

Erschliessung Büschiacker mit öffentlichem Verkehr

Verpflichtungskredit Versuchsbetrieb; Direktion Planung und Verkehr

Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament

1. Ausgangslage

Im Juni 2003 hat das Parlament das Postulat 0303 Antenen/Mader betr. Erschliessung Büschiacker durch den öffentlichen Verkehr überwiesen. Der Vorstoss enthielt den Auftrag zu prüfen, wie das Büschiackerquartier besser ans Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen werden kann. Ein Jahr später legte der Gemeinderat den entsprechenden Bericht vor. Das Postulat wurde mit der Kenntnisnahme des Prüfberichtes an der Sitzung vom 21. Juni 2004 als erledigt abgeschlossen. Die hohen Investitions- und Betriebskosten gaben damals den Ausschlag für den Entscheid, auf die Aufnahme eines dreijährigen Versuchsbetriebes für eine ÖV-Erschliessung in das Büschiackerquartier zu verzichten.

Im Hinblick auf die geplante Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb, hat der Gemeinderat der Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Auftrag erteilt, das Anliegen erneut zu prüfen. In der Folge wurde ein Angebotskonzept erarbeitet (Beilage 1) und eine Vernehmlassung (Auswertung, Beilage 2) durchgeführt. In seiner Stellungnahme vom 19. Mai 2010 an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Beilage 3) begrüsst der Gemeinderat die im Angebotskonzept beschriebene Bestvariante für einen 3-jährigen Versuchsbetrieb. Die Finanzierung muss über Betriebseinnahmen und je einem Betriebsbeitrag des Kantons und der Gemeinde sichergestellt werden.

In diesem Antrag geht es darum den Gemeinderat zu ermächtigen, die nötigen Mittel über die Dauer des Versuchsbetriebes in den Voranschlägen 2012, 2013 und 2014 einzustellen.

2. Heutige Erschliessungsqualität

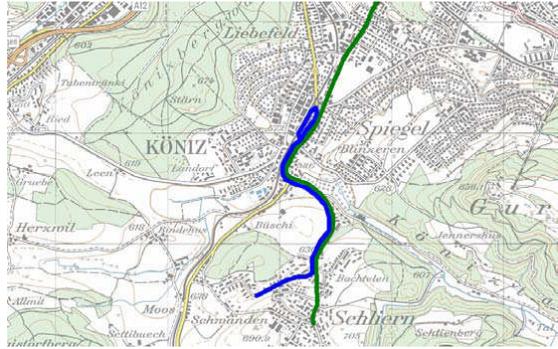
Dem Bericht "Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker" kann entnommen werden, dass gemäss den Richtlinien des Kantons rund 1'300 Personen nicht ausreichend ans Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen sind (vgl. Bericht Seite 18). 300 – 350 Personen werden nach diesen Richtlinien gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr bedient (vgl. Plandarstellung Bericht Seite 4). Die Distanz vom Büschiacker/Tennisplatz zur S-Bahnhaltestelle Moos beträgt rund 1000 m und zur Haltestelle Eichmatt der Buslinie 10 rund 600 m. Mit einem Potenzial von insgesamt rund 1'150 Personen (vgl. Bericht Seite 5, Stand 2008) im Gebiet Schwanden, kann von einem ausreichenden Fahrgastpotenzial für einen ÖV-Versuchsbetrieb ausgegangen werden.

3. Projektvergleich Versuchsbetrieb Büschiacker

Während im Erschliessungskonzept von 2004 davon ausgegangen wurde, die Linie vom Büschiacker/Tennisplatz bis nach Köniz Bahnhof zu führen, beschränkt sich der aktuelle Vorschlag auf einen Shuttlebetrieb mit einem Kleinbus zwischen dem bestehenden Wendeplatz im

Bütschliacker und dem Kreisel Eichmatt. Dadurch entfällt der Bau einer neuen Wendeschleife beim Tennisplatz. Die Betriebszeiten sind konzentriert an Werktagen von Montag – Freitag jeweils zu den Verkehrsspitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend und tragen damit dazu bei, dass die Gesamtkosten im Vergleich zum Konzept 2004 wesentlich tiefer liegen.

Die beiden Lösungsansätze im Vergleich:

Erschliessungskonzept 2004	Überprüfung öV Bütschliacker 2009
<p><u>Linienführung Bestvariante B2</u></p> 	<p><u>Linienführung Bestvariante X.1 *</u></p> 
<p><u>Betriebszeit/Takt</u> Montag – Sonntag 6.00 bis 20.00 Uhr 20 Min. Takt</p>	<p><u>Betriebszeit/Takt (Untervariante X.1.1)</u> Montag – Freitag 6.00 – 8.30, 11.30 – 13.30, 16.30 – 20.00 Uhr 15 Min. Takt</p>
<p><u>Betriebskosten pro Jahr</u> Fr. 380'000.—</p>	<p><u>Betriebskosten pro Jahr</u> Fr. 220'000.--</p>
<p><u>Kostenteiler Versuchsbetrieb in Fr. pro Jahr</u> (Zahlen gerundet und gemäss Angebotsverordnung Art. 15 Abs. 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 20 – 33% Einnahmen: Fr. 76'000.— bis Fr. 127'000.— ▪ 33% Kanton: Fr. 127'000.— ▪ 33 – 47% Gemeinde: Fr. 127'000.— bis Fr. 179'00.— (mittlerer Betrag: 153'000.--) 	<p><u>Kostenteiler Versuchsbetrieb in Fr. pro Jahr</u> (Zahlen gerundet und gemäss Angebotsverordnung Art. 15 Abs. 3)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 20 –33% Einnahmen: Fr. 44'000.—bis Fr. 73'000.— ▪ 33% Kanton: Fr. 73'000.— ▪ 33 – 47% Gemeinde: Fr. 73'000.—bis Fr. 103'000.— (mittlerer Betrag 88'000.--)
<p><u>Investitionskosten 100% z.L. Gemeinde</u> Ca. Fr. 180'000.— (Stand 2004 nur für Wendeschleife Tennisplatz)</p>	<p><u>Investitionskosten 100% z.L. Gemeinde</u> Ca. Fr. 10'000.— für Haltestelleninfrastruktur (Keine Behindertentauglichkeit)</p>
<p><u>Zusammenzug Versuchsbetrieb 3 Jahre</u> Anteil Köniz Versuchsbetrieb (mittlerer Betrag) Fr. 459'000.-- Infrastruktur Fr. 180'000.--</p>	<p><u>Zusammenzug Versuchsbetrieb 3 Jahre</u> Anteil Köniz Versuchsbetrieb (mittlerer Betrag) Fr. 264'000.-- Infrastruktur Fr. 10'000.--</p>
<p>Totalkosten Köniz Fr. 639'000.--</p>	<p>Totalkosten Köniz Fr. 274'000.--</p>

*Plan A4 vergrössert Beilage 4

4. Umsetzung Variante X.1.1 Shuttlebus Büschiacker - Eichmattkreisel

Einführungszeitpunkt

Stimmt das Parlament und danach der Regierungsrat dem Versuchsbetrieb gemäss Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker 2009, Variante X.1.1 zu, wird die Linie unter der Federführung des Kantons für die Dauer des 3-jährigen Versuchsbetriebes öffentlich ausgeschrieben. Der Betrieb wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 aufgenommen. Ein Abbruch vor dem Ablauf von drei Jahren ist nicht vorgesehen, die Benutzerinnen und Benutzer sollen sich während einer bestimmten Zeit auf das Angebot verlassen können.

Problematik der Anschlüsse auf die Buslinie 10 in der Eichmatt

In der Morgenspitze verkehren die Busse der Linie 10 stadteinwärts regelmässig, sodass ein guter Anschluss in der Eichmatt an die Linie 10 mit einer minimalen Umsteigezeit möglich wird. Über Mittag und vor allem in der Abendspitze, wenn die Busse der Linie 10 zeitweise verspätet unterwegs sind, muss der Quartierbus warten, um den Anschluss in Richtung Büschiacker sicher zu stellen. Für die bereits wartenden Fahrgäste sind solche Wartezeiten unattraktiv. Bei grösseren Verspätungen auf der Linie 10 kann es zu Anschlussbrüchen kommen oder der folgende Anschluss stadteinwärts muss aufgegeben werden. Diese Situation, bedingt durch die zeitweise instabilen Betriebsverhältnisse auf der Linie 10, ist gegeben und kann betrieblich nur sehr beschränkt beeinflusst werden. Mit dem betrieblich stabileren Trambetrieb wird sich diese Problematik voraussichtlich ab 2018 wesentlich entschärfen.

Haltestellen, Kosten

Die Infrastrukturkosten für Haltestelleneinrichtungen, welche vollumfänglich von der Gemeinde zu tragen sind, werden für den Versuchsbetrieb mit geschätzten Fr. 10'000.-- so tief als möglich gehalten und im Jahr 2011 aus der laufenden Rechnung dem Kto. 2410.314.70 "Baul. Anpassungen ÖV-Haltestellen" belastet. Die Haltestellen werden weder überdacht noch nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erstellt. Für die Haltestelleneinrichtungen müssen deshalb, sofern im Voranschlag 2011 keine Kürzungen auf dem vorgenannten Konto erfolgen, keine zusätzlichen Mittel bewilligt werden. Die genaue Lage der Haltestellen wird unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit gemeinsam mit einer Vertretung des Ortsvereins Schliern festgelegt. Mehrkosten in noch unbekannter Höhe folgen, wenn der Betrieb ins Grundangebot aufgenommen wird (Umgestaltung Wendepplatz, Umbau aller Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz, teilweise gedeckte Personenunterstände). Auf der Talboden-Büschiackerstrasse sind bezüglich den bestehenden vertikalen Versätzen für den Versuchsbetrieb keine Anpassungen erforderlich.

5. Mitwirkung

Die Frist des Mitwirkungsverfahrens lief vom 15. März bis 23. April 2010. Die Bevölkerung wurde am 24. März 2010 an einer Informationsveranstaltung über die Angebotsvarianten gemäss dem Angebotskonzept Büschiacker informiert und auf die Möglichkeit zur Mitwirkung aufmerksam gemacht. Die Kerngruppe Tram Region Bern (zusammengesetzt aus der nichtständigen Kommission Tramprojekte und der Kommission Köniz-Liebefeld erweitert mit Vertretungen aus Schliern und Wabern sowie der KMU) wurde anlässlich einer Kerngruppen-Sitzung am 23. März 2010 über das Angebotskonzept Büschiacker informiert und zur Mitwirkung aufgefordert.

Insgesamt wurden von Privaten, Parteien und Verbänden 28 Eingaben (Beilagen 3) eingereicht. Nachstehend eine kurze Zusammenfassung:

Verbände

Der VCS verzichtet auf eine Eingabe mit der Begründung, die ÖV-Erschliessung sei vor allem für die lokale Bevölkerung wichtig.

Private (inklusive Mitglieder der IG Pro Bus Büschiacker)

Von den 20 Eingaben sind 4 gegen und 16 für den vorgeschlagenen Versuchsbetrieb. Die Gegner finden das Angebot übertrieben. Sie bemerken, dass die Wohneinheiten der nach dem ersten Bericht von 2003 realisierten Überbauung Schwandenhubel auch ohne zusätzliches ÖV-Angebot vermietet oder verkauft wurden. Die Gegner befürchten Lärm und Mehrverkehr und

sprechen sich für mehr Bewegung der Bevölkerung aus. Eine Person schlägt einen Rufbus als Alternative vor.

Die Befürworter erachten den Shuttlebus insbesondere für ältere Menschen ohne Auto und Familien mit Kleinkindern als willkommene Angebotsergänzung. Sie machen deshalb auch darauf aufmerksam, dass der Shuttlebus nicht nur den Berufstätigen dienen soll, sondern insbesondere auch Rentnern und Familien. Deshalb halten sie eine Ausdehnung der vorgeschlagenen Betriebszeiten insbesondere auf den Samstagmorgen für wünschenswert. Eine Person befürwortet den Shuttlebus zwar, aber nur wenn die Verkehrsberuhigungsmassnahmen mit Tempo 30 beibehalten werden.

Parteien

Von den 7 Eingaben der politischen Parteien sind 5 positiv und 2 negativ. Die Frage, ob das Büschiacker-Quartier eine direkte ÖV-Anbindung braucht, beantworten die Parteien folgendermassen:

- BDP, EVP, FDP, Grüne, SP: Ja
- CVP, Grünliberale: Nein

CVP, EVP, Grüne und SP stellen sich die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, den Shuttlebus auch/oder ins Zentrum Schliern zu führen. Dadurch könnte das Zentrum von Schliern aufgewertet und der Dorfkern (Läden, Ärzte) gestärkt werden. SP, Grüne und einige Privatpersonen erachten den Ausbau und die Beleuchtung des Fussweges zur S-Bahnhaltestelle Moos als wünschenswert.

6. Finanzielles

Kurzfristig: Versuchsbetrieb

Der 3-jährige Versuchsbetrieb wird über die laufende Rechnung Kto. 2410.352.72 „zusätzliche öV Angebote“ abgewickelt. Im Budget 2010 ist ein Betrag von Fr. 90'000.-- eingestellt, der wie folgt verwendet wird:

Defizitgarantie Moonlinerlinien	Fr.	31'000.--
Gemeindebeitrag an den Versuchsbetrieb Linie 31	Fr.	59'000.--

Der Betrag von Fr. 103'000.-- muss erstmals im Budget 2012 berücksichtigt werden. Seit 2009 ist der Versuchsbetrieb der Linie 31 (Niederwangen – Ausserholligen) mit einem Betrag von Fr. 59'000.-- enthalten. Dieser entfällt ab dem Jahr 2012, weil der Versuchsbetrieb ausläuft und die Linie entweder ins Grundangebot aufgenommen oder aufgehoben wird. Im aktuellen Budgetvergleich muss demnach ab Budgetjahr 2012 neu ein **zusätzlicher** Betrag von Fr. 44'000.-- verbindlich für drei Jahre aufgenommen werden.

Langfristig: Aufnahme im Grundangebot

Wird der Versuchsbetrieb nach drei Jahren ins Grundangebot des Kantons aufgenommen, ändert sich der Finanzierungsschlüssel. Die Linie wird nach Anzahl der Abfahrten bei den Haltestellen berechnet (sogen. ÖV-Punkte), was die Gemeinde, sofern das gleiche Angebot wie im Versuchsbetrieb gefahren wird, mit einem jährlich wiederkehrenden Betrag von ca. Fr. 62'000.-- in der laufenden Rechnung im Kto. 2410.361.70 "Beitrag an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern" (Budget 2010: 5.450 Mio. Franken) zusätzlich belasten würde. Die Kriterien für die Aufnahme ins Grundangebot gemäss Art. 11 Abs. 1 Angebotsverordnung sind: Angebotsstufe 3, Durchschnittlich 4 Personen pro Kurs im stärksten Querschnitt, Kostendeckungsgrad von mindestens 25 Prozent.

7. Fazit

Die Diskussion um die Anbindung des Büschiacker-Quartiers an den öffentlichen Verkehr dauert bereits einige Jahre. Die ÖV-Erschliessung war immer wieder im Gespräch. Es wurde auch eine entsprechende Petition aus dem Quartier eingereicht. Seit der Behandlung in der ersten

Vorlage im Parlament 2004, ist das Quartier mit der Überbauung der Schwandenhubels deutlich gewachsen. Der vorliegende Kurzbericht Angebotskonzept Büschiacker hat das Thema umfassend ausgeleuchtet und eine von den Investitions- und Betriebskosten her gesehene Minimalvariante während den Verkehrsspitzenzeiten vorgeschlagen. Diese ist bei der Mehrheit der Mitwirkenden gut aufgenommen worden. Die Gesamtkosten des Versuchsbetriebes wurden gegenüber der Vorlage 2004 um weit mehr als die Hälfte reduziert. Der Kanton hat Bereitschaft signalisiert, seinen Anteil an den dreijährigen Versuchsbetrieb zu leisten und das Angebot auf Dezember 2011 zu bestellen. Bei der vorgesehenen Inbetriebnahme des Trambetriebes auf der Linie 10 ist nach dem Versuchsbetrieb von drei Jahren bekannt, ob dieses Angebot einem Bedürfnis der Bevölkerung entspricht und ins Grundangebot aufgenommen werden kann. Der Gemeinderat ist überzeugt, mit einer ÖV-Erschliessung des Büschiackers den Modalsplit (Verhältnis zwischen motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr) positiv zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflussen zu können.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Parlament genehmigt einen Verpflichtungskredit von Fr. 309'000.-- für den Versuchsbetrieb ÖV-Erschliessung Büschiacker für den Zeitraum 2012 – 2014. Der Gemeinderat wird ermächtigt, ab 2012 einen jährlichen Beitrag von Fr. 103'000.-- unter Konto 2410. 352.72 "zusätzliche öV Angebote" im Voranschlag einzustellen.

Köniz, 18. August 2010

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Tram Region Bern, Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker 2009, Kurzbericht, Dezember 2009
2. Tram Region Bern, Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker, Auswertung der Mitwirkung, Juni 2010
3. Stellungnahme vom 19. Mai 2010 des Gemeinderates an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland
4. Planübersicht Linienführung Bestvariante X.1 im A4 Format

**Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)**

**Köniz Schliern
Überprüfung ÖV-Erschliessung Bütschliacker**

Kurzbericht vom Dezember 2009

22. Dezember 2009

091222_Ber_Erschliessung Bütschliacker.doc / gwe

Bahn + Bus Beratung AG 3B

Postfach 564

3000 Bern 14

Telefon: 031 / 321 87 87

Telefax: 031 / 321 87 80

E-Mail: info@3b-ag.ch



Begleitgruppe

RVK 4	Rupp	Marco	Vorsitz
RVK 4	Foletti	Francesca	Protokoll
AöV	Schwarz	Daniel	
Gemeinde Köniz	Stäheli	Adrian	
	Reischmann	Urs	
BERNMOBIL	Ledergerber	Thomas	

Verfasser

Günter, Weber, dipl. Bauing. ETH / SIA, Verkehrsingenieur SVI
Bahn + Bus Beratung AG 3B, Eigerplatz 3, 3007 Bern

Inhaltsverzeichnis

0	Kurzfassung	1
1	Ausgangslage	3
2	Veränderungen seit der Untersuchung 2004	3
3	Erschliessungsvarianten gemäss den Untersuchungen 2004	6
4	Wendemöglichkeiten im Büschiacker	7
5	Entwicklung S-Bahn-Angebot im Korridor Schwarzenburg	8
6	Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung "Büschiacker"	8
6.1	Untersuchte Varianten mit Angebotsgrundsätzen	8
6.2	Variantenansatz X1	9
6.3	Variantenansatz X2	11
6.4	Variantenansatz X3	14
6.5	Versuchsbetrieb	16
7	Grobvergleich der Variantenansätze	17
8	Fazit und Empfehlung	18

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1:	Haltestelleneinzugsgebiete im Büschiacker	4
Abb. 2:	Wendemöglichkeiten im Büschiacker	7
Abb. 3:	Behindertengerechter Kleinbus (typähnlich)	9
Abb. 4:	Variante X1.1 mit Busshuttle Büschiacker – Eichmatt-Kreisel	10
Abb. 5:	Variante X1.2 mit Busshuttle Büschiacker – Eichmatt-Kreisel, in NVZ bis Köniz Bahnhof	10
Abb. 6:	Durchfahrt zwischen Wohnhäuser 48 und 64 sowie Feldweg zur Schwandenstrasse	12
Abb. 7:	Variante X2.1 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel	12
Abb. 8:	Variante X2.2 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof via Büschiackerstr.	13
Abb. 9:	Variante X3.1 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel via neue Strasse	14
Abb. 10:	Variante X3.2 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof via neue Strasse	15

Abkürzungsverzeichnis

AK	Angebotskonzept
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
BERNMOBIL	Städtische Verkehrsbetriebe Bern
BLS	BLS AG
Bhf	Bahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeiten
GAB	Gelenkautobus
KP	Kurspaar
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAG	Postauto AG
QS	Querschnitt
RZ	Randzeiten
TB	Tagesbetrieb
TBW	Tram Bern West
VZ	Eidgenössische Volkszählung 2000
ZZ	Zwischenzeiten

0 Kurzfassung

Der hintere Teil des Büschiacker-Quartiers oder ungefähr 1300 Einwohner sind heute nicht durch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bereich Eichmatt ist durch die im dichten Takt verkehrende Linie 10 gut abgedeckt. Der hintere Teil des Büschiacker-Quartiers liegt im Einzugsbereich der S-Bahn Haltestelle Moos. Gar nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind ca. 300-350 Einwohner.

Die Problematik im Büschiacker besteht darin, dass einerseits im Grundsatz zwar die Erschliessungsbe-
rechtigung durch den ÖV gegeben ist, andererseits aber bei einem halbwegs sinnvollen Lösungsansatz die mit einem Busbetrieb ins Quartier verbundenen Betriebskosten und je Linienführung und Endpunkt teilweise auch die Investitionskosten bei letztlich doch begrenztem Potential sehr hoch sind.

Studie 2004

Im 2004 hat BERNMOBIL im Auftrag der RVK 4 eine erste Untersuchung zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung durchgeführt. Geprüft wurden Varianten mit

- Splitting der Linie 10 (durchgehend oder nur in Spitzenzeiten)
- Verlängerung der Linie 16
- Shuttle Büschiacker – Köniz Bahnhof
- Verlängerung der Linie 17
- Erschliessung mit der Linie 29 und dafür Verlängerung der Linie 17 nach Niederwangen
- Schlaufenfahrt mit separatem Bus Köniz Bahnhof – Moos – Büschiacker – Köniz Bahnhof
- Bedienung durch die damalige Postautolinie 111 (heute Nummer 631)

➤ **Zur Weiterverfolgung empfohlen wurden damals die Varianten mit verlängerter Linie 16 im 20'-Takt und eine Shuttlebuslinie Büschiacker – Köniz Bahnhof.**

Studie 2009

Im 2009 wurde im Rahmen der Tram Region Bern eine erneute Überprüfung und Aktualisierung der Ergebnisse von 2003 vorgenommen und mit 3 weiteren Variantenansätzen ergänzt. Gemeinsam ist den Varianten der Startpunkt beim Eichmatt-Kreisel, der 15'-Takt in HVZ und der 30'-Takt in NVZ.

- X1:- Eine Quartierbuslinie als Shuttle zwischen Endpunkt Büschiacker und Eichmatt-Kreisel als Zubringer zur Linie 10
- X2: Eine ab Endpunkt Büschiacker verlängerte Variante X1
- X3: Eine ab Ende der Talbodenstrasse zur S-Bahnhaltestelle Moos verlängerten Quartierbuslinie via einer noch zu erstellenden neuen Verbindungsstrasse südlich der Büschiacker-Überbauung durch freie Feld zur Schwandenstrasse

Die Studie 2009 kommt zu folgenden Ergebnissen und Empfehlungen:

- **Die Resultate der Studie 2004 haben nach wie vor Gültigkeit.**
- **Sofern in der Gemeinde Köniz der Wille vorhanden ist, die ÖV-Erschliessung im Büschiacker zu verbessern, kommt kurz- bis mittelfristig nur die Umsetzung des Variantenansatzes X1 in Frage, da die S6 ab 2014 bis 2020 die Haltestelle Moos integral nur im 30'-Takt bedient.**
- **Der Versuchsbetrieb soll mit einer Quartierbuslinie mit einem 15'-Takt von Montag bis Freitag während zeitlich leicht erweiterten HVZ starten. Der eingesetzte behindertengerechte Kleinbus verkehrt zwischen dem Eichmatt-Kreisel und dem Wendepunkt Büschiacker. Die Investitionskosten sind marginal.**
- **Während maximal 3 Jahren sollen Erfahrungen zum Nachfrageverhalten, den konkreten Transportbedürfnissen sowie der Haltestellenlagen gesammelt werden. Bei Bedarf können während der Versuchsperiode die Betriebszeiten auf die NVZ ausgedehnt werden. Im Erfolgsfall kann die Quartierbuslinie nach 3 Jahren ins Grundangebot aufgenommen werden.**
- **Die jährlichen während des Versuchsbetriebes durch die Gemeinde Köniz zu tragenden Betriebskosten werden in der Grössenordnung von ca. Fr. 70'000 -100'000.-- oder für die ganze Versuchsperiode Fr. 210'000 bis maximal Fr. 300'000.--.**
- **Die mittel- bis langfristige Option einer Verknüpfung der Buslinie mit der S-Bahnhaltestelle Moos ist offen zu halten.**
- **Unabhängig davon, ob überhaupt eine ÖV-Erschliessung Büschiacker realisiert wird, sollte der Feldweg aus dem Büschiacker-Quartier zur Schwandenstrasse befestigt und in der Breite so ausgelegt werden, dass er für die schwachen Verkehrsteilnehmer als Zugang zur S-Bahn Haltestelle Moos gut begeh- respektive befahrbar wird.**

1 Ausgangslage

Der Bereich Schwanden in der Gemeinde Köniz - in der Regel als Büschiacker bezeichnet – ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht oder nur ungenügend erschlossen. Eine verbesserte Anbindung an den ÖV ist immer wieder ein Thema. Die letzte Untersuchung dazu fand im 2003 statt. Im Auftrag der RVK4 prüfte BERNMOBIL verschiedene Varianten mit der Buslinie 10, einer verlängerten Linie 16 oder mit einer separaten Buslinie. In der Begleitkommission waren neben der RVK4 auch die Gemeinde Köniz und das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern vertreten. Der abschliessende Kurzbericht stammt aus dem März 2004.

Im Vordergrund standen damals entweder eine Variante mit einer ab Köniz Zentrum via Köniz Bahnhof verlängerten Linie 16 oder einer separaten Buslinie ab Köniz Bahnhof. So oder so hätte ein Fahrzeug zusätzlich eingesetzt werden müssen.

Grundsätzlich haben die damaligen Erkenntnisse immer noch ihre Gültigkeit, die Problematik ist noch dieselbe.

2 Veränderungen seit der Untersuchung 2004

Den Untersuchungen lag das neue 2001 eingeführte Buskonzept Köniz zugrunde, und die Einwohnerzahlen von 2002. Statistisch ist das Gebiet in die Zellen Schliern und Schwanden eingeteilt. Die Zelle Schwanden reicht von der Schwarzenburgachse bis ca. 300 m parallel an die Muhlernstrasse heran, der Rest ist Schliern.

Haltestelleneinzugsbereiche

Die Haltestellen Schliern und Eichmatt blieben am gleichen Ort, neue Haltestellen für den Ortsverkehr mit Bus sind in diesem Bereich nicht dazugekommen. Die stündlich nur vom Postauto bediente Haltestelle Schliern Zentrum hat aus Sicht des Ortsverkehrs keine grosse Bedeutung.

Auf dem Geoportal des Kantons Bern sind neu Darstellungen der Einzugsbereiche von den Haltestellen abrufbar, welche die Topographie bei der Anmarschstrecke berücksichtigen (als Folge davon Verzerrungen und keine Kreisdarstellung mehr). Es gelten aber nach wie vor die Ansätze für die Einzugsbereiche von $r = 400$ m für den Ortsverkehr (hellgrün, Linie 10) und $r = 750$ m für die Bahn (rot).



Einzugsgebiete Ortsverkehr (grün) und Bahn (rot)

Durch den öffentlichen Verkehr nicht erschlossen (blau schraffiert)

Abb. 1: Haltestelleneinzugsgebiete im Büschiacker

Die östlichen Teile des Büschiacker liegen im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestelle Moos (Radius Einzugsbereich $r = 750\text{m}$). Der aktuelle 30'-Takt der S-Bahn und die topografischen Verhältnisse sind allerdings für kleinräumige ÖV-Beziehungen nicht ideal.

Die Abbildungen im Geoportal geben mit einem Einzugsradius von $r = 400\text{m}$ die Verhältnisse wieder, wie sie für die Mehrheit der Bushaltestellen ausserhalb der Stadt zutreffend sind. Bei einem wirklich dichten Takt von 3', wie er in den HVZ auf der Buslinie 10 im 2009 angeboten wird und damit sogar rein städtische Linien übertrifft, gelten andere Gesetzmässigkeiten. Bei solch kurzen Taktintervallen wird erfahrungsgemäss auch ein erweiterter Einzugsradius von 500-600 m von den Benutzern akzeptiert.

Bei einem künftigen Trambetrieb im 6'-Betrieb gelangt der Normradius zur Anwendung. Gemäss dem blau schraffierten Gebiet in der obenstehenden rechten Abbildung befinden sich etwa 300-350 Einwohner im Bereich Büschiacker nicht im Einzugsbereich einer Haltestelle.

Fahrplan 2009

In den Hauptverkehrszeiten von Mo-Fr verkehren die Busse der Linie 10 im 3'-Takt. In den Zwischenzeiten am Morgen im 6'-Takt, am Nachmittag im 5'-Takt. In den Randzeiten ist es bis 21. 30 Uhr der 10'-Takt, später der 15'-Takt.

Über das Wochenende wird am Samstag im Tagesbetrieb im 6'-Takt gefahren, am Sonntag im 7.5'-Takt.

Die wesentliche Veränderung gegenüber dem Fahrplan 2003 ist, dass von Mo-Fr in den Hauptverkehrszeiten die Eilkurse entfallen sind, dafür wurde für die Grundkurse der 3'-Takt eingeführt. Dies hat zu einer gleichmässigeren Belegung der einzelnen Kurse geführt.

Einwohner

	2002		2008		Veränderung	
		Anteil		Anteil		In %
Schliern	4185	82%	4033	78%	- 152	-- 4%
Schwanden	930	18%	1150	22%	+ 220	~+ 24%
Total	5115	100%	5183	100%	+ 68	~+ 1%

- Die Zahl der Einwohner in den Zellen Schliern und Schwanden hat sich von 2002 bis 2008 insgesamt um ca. 1% erhöht.
- Die Entwicklung in den Zellen war jedoch unterschiedlich. Einer Abnahme von 152 Einwohnern in Schliern steht eine Zunahme von 220 Einwohner in Schwanden gegenüber.
- In der Zelle Schliern hat sich der Trend zur Abnahme seit 1990 fortgesetzt, in Schwanden wurde er gestoppt und er hat sich in eine klare Zunahme umgewandelt, die voraussichtlich auch noch weiter anhalten wird.

Tägliche Einsteigerfrequenzen Richtung Stadt (Linie 10)

	2002		2008		
		QS			QS
Schliern	1460	7	1694	~+ 16.0%	8
Eichmatt	970	12	1169	~+ 20.5%	13
Total	2430		2863	~+ 17.8%	

- Die Einsteigerfrequenzen haben sich bei etwa gleichbleibender Zahl Einwohner um gut 18% erhöht.
- Der Einfluss des in Spitzenzeiten von 5' auf 3' verdichteten Taktintervalls dürfte ein wesentlicher Grund dafür sein, neben der allgemeinen jährlichen Zunahme.
- Gestützt auf im Einzugsbereich der Haltestelle liegende Einwohnerpotential ist die Nachfrage an der Haltestelle Eichmatt gegenüber derjenigen von Schliern überproportional gut.

3 Erschliessungsvarianten gemäss den Untersuchungen 2004

Varianten mit der Buslinie 10 sollten gemäss den Empfehlungen von 2004 nicht weiter verfolgt werden. In Anbetracht des Projektes Tram Köniz-Ostermundigen wird diese Einschätzung auch aus heutiger Optik geteilt. Im Vordergrund stehen Angebotsvarianten einer neuen Buslinie zwischen dem Büschiacker und Köniz Bahnhof, die allenfalls mit der Linie 16 durchgebunden werden kann (Varianten B1 oder B2).

Zu beachtenden sind die folgenden Randbedingungen und Einflussgrössen:

- Die Buslinie 10 hat in den HVZ ein 3' oder 4' Taktintervall, in den Zwischenzeiten verkehrt sie im 6'-Takt.
- Das künftige Tram Ostermundigen Köniz wird gemäss den aktuellen Planungen mindestens im durchgehenden 6'-Takt betrieben, eventuell ist in den HVZ sogar ein 5'-Takt angebracht.
- Eine mögliche Buserschliessung in den Büschiacker hat die Bedürfnisse nach dem Zentrum Köniz und den Anschluss an die Buslinie 10/das künftige Tram sicherzustellen.
- Ca. 50% der Einwohner im Büschiacker liegen im Einzugsbereich der Haltestelle Moos.
- Die S-Bahn verkehrt integral im 30'-Takt. In den HVZ am Morgen und Abend gibt es einige gezielte Verdichtungen mit Vor- oder Nachläuferzügen. Diese fahren kurz vor oder nach einem S-Bahnzug im Grundtakt.
- Aus dem Büschiacker vor allem in den HVZ eine Nachfrage vorhanden ist, in den Zwischen- und Randzeiten wird sie eher klein sein.
- Für die Bedienung des Büschiacker ist vom Charakter und der Nachfrage her ein 15' oder 20'-Takt gerechtfertigt. Ein solches Intervall ist aber nur zeitweise kompatibel mit den wechselnden Taktintervallen der Linie 10 oder einem 6'-Tramtakt.

- **Wenn überhaupt, scheint nur eine eigenständige Buslinie zwischen dem Büschiacker und Köniz Bahnhof die Bedürfnisse einigermaßen sinnvoll abdecken zu können. Deren Taktintervall ist unter Umständen während des Tages dem sich ändernden Takt und den Abfahrtszeiten der Linie 10 anzupassen.**
- **Eine solche Buslinie benötigt für den 20'-Takt ein Fahrzeug (Midibus), die Jahreskosten bewegen sich bei einem 7-Tagebetrieb in der Grössenordnung von Fr. 400'000. Ein Kostendeckungsgrad von deutlich über 20% ist nicht zu erwarten. Für den 10'-Takt müssen 2 Fahrzeuge eingesetzt werden. Bei doppelter Kostenfolge sind unwesentlich höhere Einnahmen zu erwarten. Der Kostendeckungsgrad wird unter 15% zu liegen kommen.**
- **Eine verlängerte Linie 16 im 20'-Takt kann die Bedürfnisse im Büschiacker wegen des geringen Taktes nicht abdecken. Der Takt der Linie 16 kann nicht ohne weitergehende Konsequenzen geändert werden, er ist unter anderem eine Folge der Verknüpfungen im Spiegel zur Linie 19, welche im 10'-Grundtakt verkehrt.**

4 Wendemöglichkeiten im Büschiacker

Als Wendemöglichkeiten für einen Bus kommen 2 Möglichkeiten in Frage. Die erste ist ganz am Ende der Büschiackerstrasse, die zweite an der Talbodenstrasse auf Höhe der Tennisplätze.

Der erste Ansatz ist von der Bedienung des Quartiers her ideal. Die Strassenverhältnisse am Ende der Büschiackerstrasse sind aber etwas beengt und von der Ausgestaltung her nicht für ein Wenden eines Standardbusses ausgelegt. Ein kleinerer Bus kann aber wenden, sofern im Wendebereich das Parkieren auf öffentlichen Grund verboten wird. Die Investitionen für einen Versuchsbetrieb sind marginal, neben der Haltestellentafel ist nur noch der Haltebereich zu markieren. Während der Dauer des Versuchsbetriebes wird die Haltestelle aber nicht behindertengerecht sein.

Beim zweiten Ansatz lässt sich bei den Tennisplätzen auf Höhe Clubhaus durch Umgestaltung und Aufhebung von Parkplätzen eine Wendemöglichkeit mit Haltestelle schaffen. Bezüglich der Bedienung ist der Ansatz weniger gut, aus dem hinteren Teil des Büschiacker sind bis zum vorzeitigen Wendepunkt des Busses zwischen 350-400 m zurückzulegen. Die Kosten für die baulichen Anpassungen werden in der Grössenordnung von Fr. 200'000 veranschlagt.

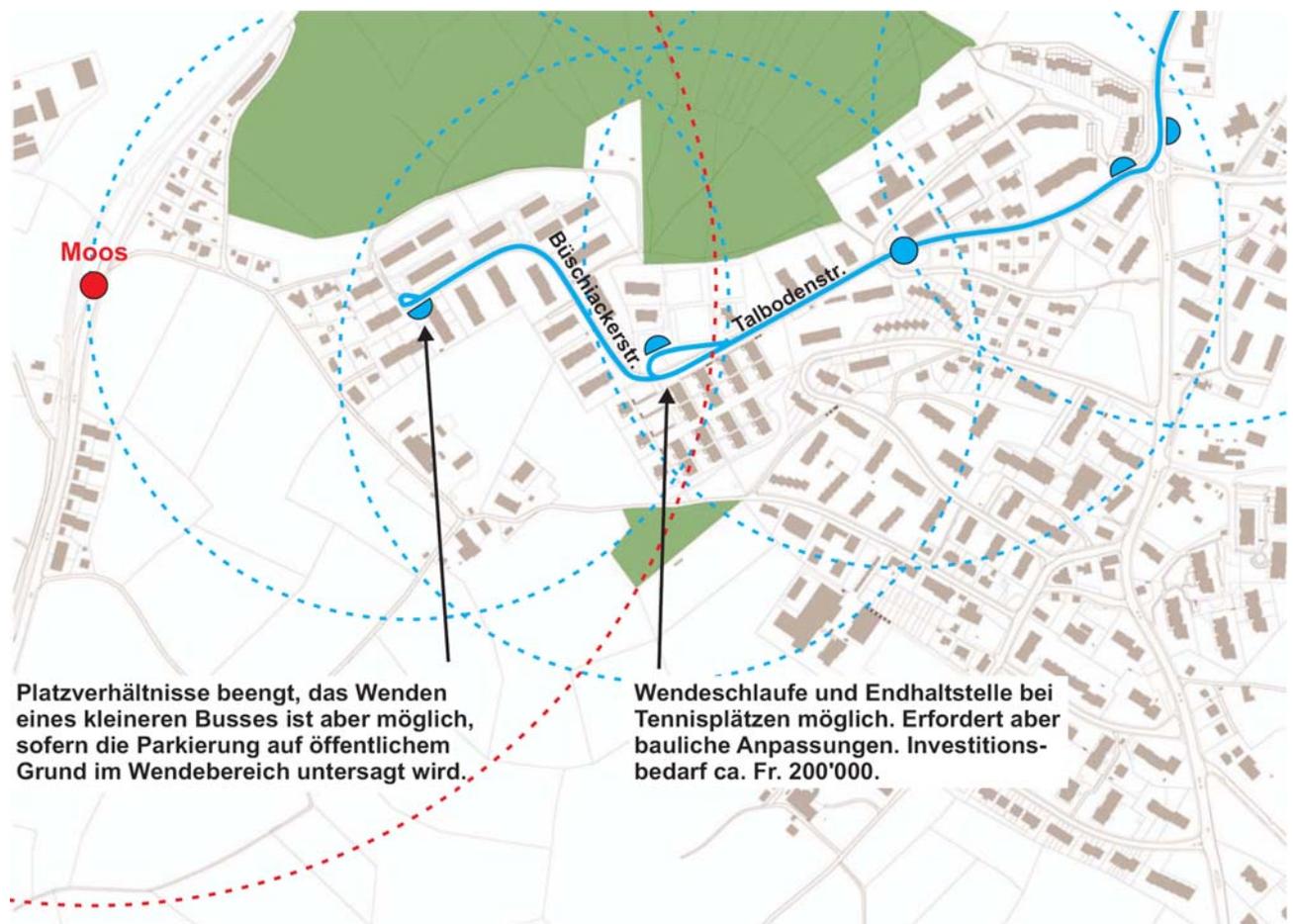


Abb. 2: Wendemöglichkeiten im Büschiacker

- **Der Ansatz mit Wenden bei den Tennisplätzen vermag bezüglich der Quartiererschliessung nicht zu überzeugen und er ist mit Investitionen verbunden. Eine Wendeschleife an der Talbodenstrasse wird im weiteren Verlauf dieser Untersuchung nicht weiter verfolgt.**

5 Entwicklung S-Bahn-Angebot im Korridor Schwarzenburg

Im Zuge der Umsetzung der geplanten 2. Ausbautappe der S-Bahn Bern ist der 15'-Takt zwischen Bern und Niederscherli vorgesehen. In einer ersten Etappe ab 2020 wird dieser mindestens in den HVZ umgesetzt, allenfalls zeitlich etwas über die HVZ hinausgehend. Mit der Realisation der geplanten S-Bahn Station Waldeck, der Verschiebung der bestehenden Haltestelle Liebefeld und einer neuen Doppelspur im Bereich Köniz Nord wird längerfristig der integrale 15'-Takt angestrebt.

Kurzfristig ab 2014 gelangen auf der S6 Doppelstockzüge zum Einsatz und es entfallen alle Zusatzzüge in den HVZ. Aus Sicht des Angebotes bedeutet dies den integralen 30'-Takt.

6 Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung "Büschiacker"

6.1 Untersuchte Varianten mit Angebotsgrundsätzen

Es werden 3 Variantenansätze zu einer Quartierbuslinie untersucht, die sich entweder in den Endpunkten und/oder den Linienführungen unterscheiden. In den HVZ soll das Quartier im 15'-Takt erschlossen werden, in den NVZ im 30'-Takt. Den Ansätzen gemeinsam ist der eine Endpunkt beim Kreisel Eichmatt, wo auch das Wenden stattfindet.

Bei allen Ansätzen gibt es jeweils eine Untervariante, wo in den NVZ die Quartierbuslinie bis Köniz Bahnhof verlängert wird.

Variantenansätze:

- X1:** Shuttle zwischen Büschiacker und Eichmatt-Kreisel
- X2:** Shuttle zwischen S-Bahn-Haltestelle Moos und Eichmatt-Kreisel via Büschiackerstrasse (ab Ende Büschiackerstrasse via Feldweg und Schwandenstrasse)
- X3:** Shuttle zwischen S-Bahn-Haltestelle Moos und Eichmatt-Kreisel via neue noch zu erstellende Verbindungstrasse am südlichen Rand des Büschiacker-Quartiers (Talboden- bis Schwandenstr.)

Die Haltestellen einer neuen Quartierbuslinie beim Endpunkt Eichmatt befinden sich für beide Fahrtrichtungen nahe dem Kreisel in der Talbodenstrasse. Hinsichtlich des Umsteigens von und zur Linie 10 spielt es keine Rolle, ob sich deren Haltestellen in der Muhlernstrasse oberhalb oder unterhalb des Kreisels befinden.

Durch eine Buslinie in den Büschiacker werden ungefähr 1300 Einwohner zusätzlich mit dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr erschlossen, davon liegen aber etwa 1000 Einwohner im Einzugsbereich der S-Bahn Haltestelle Moos. Nicht mitgezählt sind die Einwohner im Bereich Eichmatt, welche durch die Linie 10 abgedeckt werden.

Auf der neuen Buslinie gelangt ein behindertengerechter Kleinbus zum Einsatz. In der kleinsten Ausführung verfügt er über 14 Sitzplätze und 10 Stehplätze. Ein solcher Bus wiegt 5,4 t und kostet voll ausgerüstet inkl. Billetautomat, Kundeninformationssystem und Natel knapp Fr. 200'000.



Abb. 3: Behindertengerechter Kleinbus (typähnlich)

6.2 Variantenansatz X1

Der Ansatz beinhaltet einen Shuttlebetrieb zwischen einem Endhalt zuhinderst im Büschiacker-Quartier (Ende Büschiackerstrasse) und dem Eichmatt-Kreisel. Hier gibt es den Anschluss von und zur Linie 10. In den NVZ wird das Taktangebot reduziert.

In der Variante X1.1 verkehrt der Shuttle ausschliesslich zwischen Eichmatt und Büschiacker, in der Variante X1.2 wird er in den NVZ im 30-Takt bis Köniz Bahnhof verlängert.

Variante X1.1

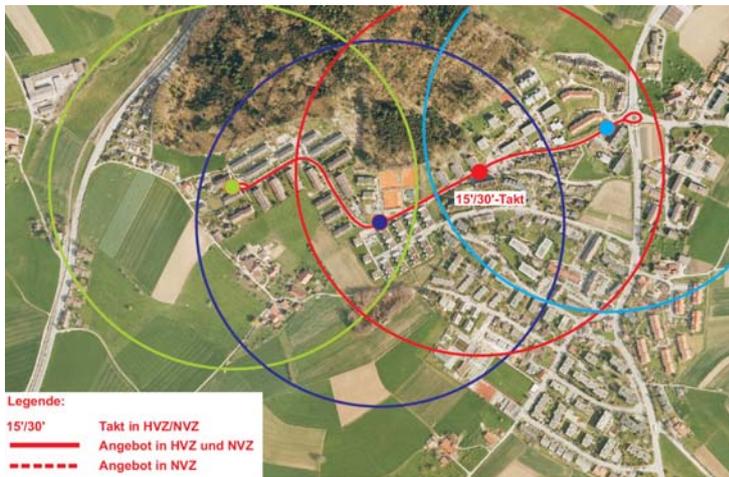


Abb. 4: Variante X1.1 mit Busshuttle Büschiacker – Eichmatt-Kreisel

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
Büschiacker – Eichmatt-Kreisel	15'		0.9	4'	8'	7'
		30'	0.9	4'	8'	22'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist konsequent auf die Linie 10 ausgerichtet. Am Eichmatt-Kreisel gibt es sowohl in HVZ wie auch in NVZ schlanke Anschlüsse.

Der Grosse Nachteil dieser Variante besteht darin, dass bei reduziertem Taktangebot in den NVZ der Bus je Umlauf 3 x länger steht als er fährt. Die Beibehaltung des 15'-Taktes in NVZ wäre möglich, aber nicht nachfragegerecht.

Variante X1.2

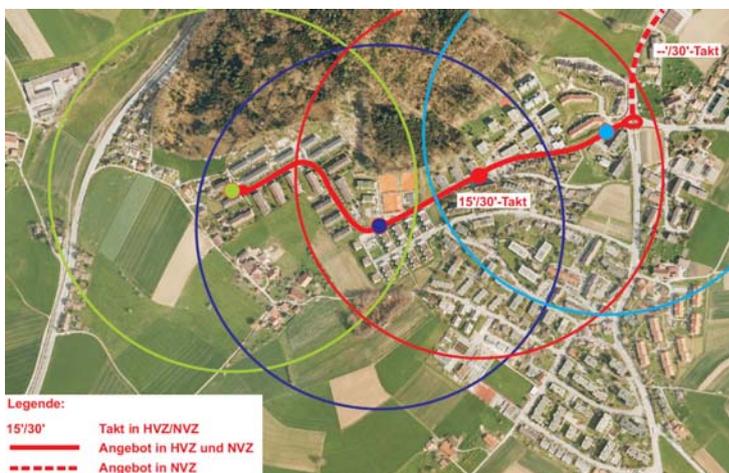


Abb. 5: Variante X1.2 mit Busshuttle Büschiacker – Eichmatt-Kreisel, in NVZ bis Köniz Bahnhof

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
Büschiacker – Eichmatt-Kreisel	15'		0.9	4'	8'	7'
Büschiacker – Köniz Bahnhof		30'	2.8	9'	18'	12'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist in den HVZ konsequent auf die Linie 10 am Eichmatt-Kreisel ausgerichtet. Die Standzeiten in den Schwachlastzeiten werden dazu genutzt, den Bus bis zum Bahnhof Köniz zu verlängern. Dort werden schlanke Anschlüsse von und an die S6 hergestellt.

Dem Vorteil der Direktverbindung in die zentralen Bereiche von Köniz in den NVZ steht die Parallelführung des Busshuttles zur Linie 10 zwischen Eichmatt-Kreisel und Köniz Zentrum gegenüber.

6.3 Variantenansatz X2

Der Ansatz beinhaltet die ab dem Endhalt Büschiacker bis zur S-Bahn Station Moos verlängerte Buslinie. Beim Eichmatt-Kreisel gibt es den Anschluss von und zur Linie 10. In den NVZ wird das Taktangebot reduziert.

In der Variante X2.1 verkehrt der Shuttle ausschliesslich auf der beschriebenen Strecke, in der Variante X2.2 wird er in den NVZ im 30'-Takt bis Köniz Bahnhof verlängert.

Baulich sind diverse Anpassungen vorzunehmen. Die Durchfahrt zwischen den Wohnhäusern Büschiacker 48 und 64 ist von heute ca. 3.5m auf 4.5-5.0m aufzuweiten. Fussgänger und auch Zweiradfahrer müssen einem Kleinbus gefahrlos begegnen können. Die Durchfahrt ist für den motorisierten Individualverkehr mittels Poller oder Schranke zu unterbinden. Der Feldweg zwischen Büschiacker und Schwandenstrasse muss befestigt und mindestens auf 4.0m aufgeweitet werden, zusätzlich sind 1-2 Kreuzungsstellen zu schaffen. Die schmale Schwandenstrasse muss bis zur Einmündung des Feldweges durchgehend um 1.5-2.0m verbreitert werden oder es sind mindestens partiell Aufweitungen vorzusehen, um das Kreuzen mit anderen Fahrzeugen zu ermöglichen. Unter Umständen muss die Ausfahrt Schwandenstrasse in die Schwarzenburgstrasse für den Bus mit einer Baustellenlichtsignalanlage (LSA) gesichert werden. Für das Anlegen einer Bushaltestelle Moos braucht es in den Randbereichen der Schwarzenburgstrasse gewisse Anpassungen. Südlich des letzten Hauses der Überbauung im Obermoos ist für den Bus im freien Feld eine Wendeschleife zu erstellen.

Der Investitionsbedarf für die baulichen Massnahmen (ohne LSA) liegt grob abgeschätzt in der Grössenordnung von Fr. 2.2 Mio.



Abb. 6: Durchfahrt zwischen Wohnhäuser 48 und 64 sowie Feldweg zur Schwandenstrasse

Variante X2.1

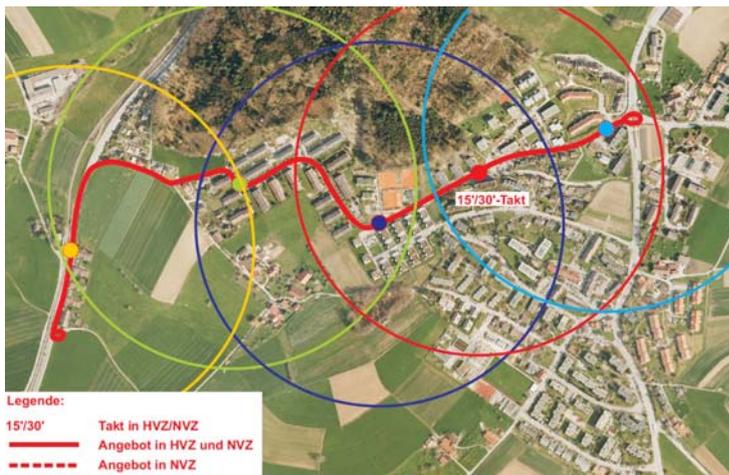


Abb. 7: Variante X2.1 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel	15'		1.6	7'	14'	1'
		30'	1.6	7'	14'	16'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist in den HVZ konsequent auf die im 3'-Takt verkehrende Linie 10 am Eichmatt-Kreisel ausgerichtet. Die Umlaufzeit ist zeitkritisch, es steht praktisch keine Wendezeit zur Verfügung. Während des 30'-Takt in den NVZ beträgt die Standzeit jedoch 16'. Da die S-Bahnzüge aktuell und auch in Zukunft in Köniz kreuzen, kann mit der Buslinie nur Anschlüsse an oder von der S-Bahn machen, nicht aber beide.

Der Fahrplan der Buslinie müsste während des Tages so angepasst werden, dass im Moos jeweils in Flutrichtungen ein guter Anschluss an die S-Bahn besteht. Ein Taktfahrplan auf der neuen Buslinie ist damit nicht möglich. Es ist ferner davon auszugehen, dass unter obiger Randbedingung die Anschlüsse in den NVZ von und zur Linie 10 beim Eichmatt-Kreisel kaum in beiden Richtungen schlank bleiben.

Variante X2.2



Abb. 8: Variante X2.2 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof via Büschiackerstr.

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel	15'		1.6	7'	14'	1'
S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof (via Büschiackerstrasse)		30'	3.5	12'	24'	6'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist in den HVZ konsequent auf die im 3'-Takt verkehrende Linie 10 am Eichmatt-Kreisel ausgerichtet. Die Umlaufzeit ist sehr angespannt, es steht praktisch keine Wendezeit zur Verfügung. Der Fahrplan der Buslinie müsste so ausgelegt werden, dass im Moos jeweils in Flutrichtungen ein guter Anschluss an die S-Bahn besteht.

Während des 30'-Taktes in den NVZ kann bis Köniz Bahnhof gefahren werden, es bleiben dann noch 6'-Standzeit. Die S-Bahnanschlüsse sind dann in Köniz sicherzustellen, da aktuell und auch in Zukunft die Züge der S6 in Köniz kreuzen. Damit stellt sich die Frage, was es für einen Sinn macht, in den HVZ noch ins Moos zu fahren um – wenn überhaupt – nur Bahnanschlüsse in einer Richtung anzubieten.

Dem Vorteil der Direktverbindung in die zentralen Bereiche von Köniz in den NVZ steht die Parallelführung des Busshuttles zur Linie 10 zwischen Eichmatt-Kreisel und Köniz Zentrum gegenüber. Auch in dieser Variante ist es nicht möglich, die Abfahrts- und Ankunftszeiten über den ganzen Tag zu vertakten.

6.4 Variantenansatz X3

Der Ansatz beinhaltet auch eine Linienführung bis zur S-Bahn Station Moos, jedoch wird ab den Tennisplätzen an der Talbodenstrasse eine neue Strasse angelegt. Sie führt zuerst gestreckt durch die bestehende Bebauung und anschliessend in geschwungener Linienführung südlich der Büschiacker-Überbauung bis zur Schwandenstrasse.

In der Variante X3.1 verkehrt der Shuttle ausschliesslich auf der beschriebenen Strecke, in der Variante X3.2 wird er in den NVZ im 30'-Takt bis Köniz Bahnhof verlängert.

Baulich sind diverse Anpassungen vorzunehmen. Von der Talbodenstrasse bis zur Schwandenstrasse ist eine neue Strasse zu bauen. Sie soll nur durch den Bus und den schwachen Zweiradverkehr befahrbar sein. Die Verkehrsfläche soll auch den Fussgängern offen stehen. Da kein Kreuzen von Bussen stattfindet, ist die Breite auf 5.00-5.50m auszulegen. Die Höchstgeschwindigkeit soll wie in der Talbodenstrasse 30 km/h betragen. Die Durchfahrt ist für den motorisierten Individualverkehr mittels zweier Poller- oder Schrankenanlagen zu unterbinden. Aus dem Büschiacker ist ein Zugangsweg zu erstellen.

Die schmale Schwandenstrasse muss durchgehend bis etwa auf Höhe Haus 39 um 1.5-2.0m verbreitert werden oder es sind mindestens partiell Aufweitungen vorzusehen, um das Kreuzen mit anderen Fahrzeugen zu ermöglichen. Unter Umständen muss die Ausfahrt Schwandenstrasse in die Schwarzenburgstrasse für den Bus mit einer Baustellenlichtsignalanlage (LSA) gesichert werden. Für das Anlegen einer Bushaltestelle Moos braucht es in den Randbereichen der Schwarzenburgstrasse gewisse Anpassungen. Südlich des letzten Hauses der Überbauung im Obermoos ist für den Bus im freien Feld eine Wendeschleife zu erstellen.

Gegenüber den Ansätzen X1 und X2 braucht es eine weitere Haltestelle. Sie liegt an der Schwandenstrasse bei der Einmündung des Feldweges aus dem Büschiacker.

Der Investitionsbedarf für die baulichen Massnahmen (ohne LSA) und Anpassungsarbeiten inklusive Beleuchtung und Landkauf liegt grob abgeschätzt in der Grössenordnung von Fr. 3.5-4.0 Mio.

Variante X3.1

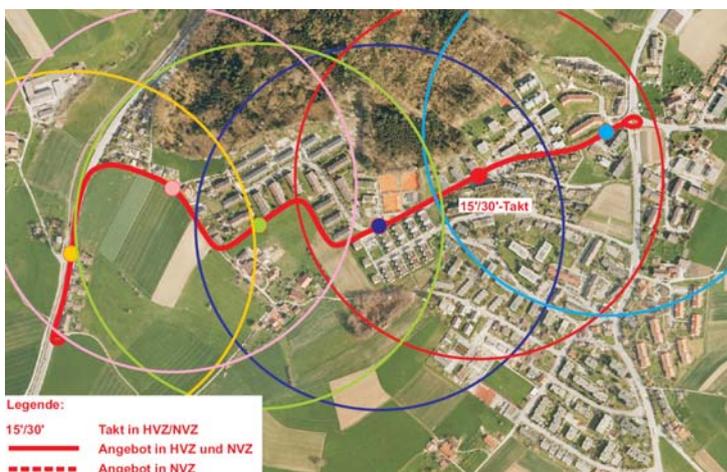


Abb. 9: Variante X3.1 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel via neue Strasse

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel	15'		1.6	7'	14'	1'
		30'	1.6	7'	14'	16'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist in den HVZ konsequent auf die im 3'-Takt verkehrende Linie 10 am Eichmatt-Kreisel ausgerichtet. Die Umlaufzeit ist zeitkritisch, es steht praktisch keine Wendezeit zur Verfügung. Während des 30'-Taktes in den NVZ beträgt die Standzeit jedoch 16'. Da die S-Bahnzüge aktuell und auch in Zukunft in Köniz kreuzen, kann mit der Buslinie nur Anschlüsse an oder von der S-Bahn machen, nicht aber beide.

Der Fahrplan der Buslinie müsste während des Tages so angepasst werden, dass im Moos jeweils in Flutrichtungen ein guter Anschluss an die S-Bahn besteht. Ein Taktfahrplan auf der neuen Buslinie ist damit nicht möglich. Es ist ferner davon auszugehen, dass unter obiger Randbedingung die Anschlüsse in den NVZ von und zur Linie 10 beim Eichmatt-Kreisel kaum in beiden Richtungen schlank bleiben.

Variante X3.2



Abb. 10: Variante X3.2 mit Busshuttle S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof via neue Strasse

Strecke	Takt in		Distanz [km]	Zeitbedarf für		
	HVZ	NVZ		Reise	Umlauf	Stand
S-Bahn Station Moos – Eichmatt-Kreisel	15'		1.6	7'	14'	1'
S-Bahn Station Moos – Köniz Bahnhof (via neue Verbindungsstrasse im Bütschliacker)		30'	3.5	12'	24'	6'

Kurz-Beschrieb:

Der Busshuttle ist in den HVZ konsequent auf die im 3'-Takt verkehrende Linie 10 am Eichmatt-Kreisel ausgerichtet. Die Umlaufzeit ist sehr angespannt, es steht praktisch keine Wendezeit zur Verfügung. Der Fahrplan der Buslinie müsste so ausgelegt werden, dass im Moos jeweils in Flutrichtungen ein guter Anschluss an die S-Bahn besteht.

Während des 30'-Taktes in den NVZ kann bis Köniz Bahnhof gefahren werden, es bleiben dann noch 6'-Standzeit. Die S-Bahnanschlüsse sind dann in Köniz sicherzustellen, da aktuell und auch in Zukunft die Züge der S6 in Köniz kreuzen. Damit stellt sich die Frage, was es für einen Sinn macht, in den HVZ noch ins Moos zu fahren um – wenn überhaupt – nur Bahnanschlüsse in einer Richtung anzubieten.

Dem Vorteil der Direktverbindung in die zentralen Bereiche von Köniz in den NVZ steht die Parallelführung des Busshuttles zur Linie 10 zwischen Eichmatt-Kreisel und Köniz Zentrum gegenüber. Auch in dieser Variante ist es nicht möglich, die Abfahrts- und Ankunftszeiten über den ganzen Tag zu vertakten.

6.5 Versuchsbetrieb

Neue Angebote im öffentlichen Verkehr werden auf der Basis eines Versuchsbetriebes eingeführt. Die Versuchsperiode dauert normalerweise 3 Jahre. Sie dient dazu, Erfahrungen zur Nachfrage und den konkreten Transportbedürfnissen sowie der optimalen Haltestellenlagen zu sammeln. Während des Versuches lassen sich bei Bedarf Anpassungen am Angebot vornehmen. Ist der Versuchsbetrieb bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad erfolgreich, kann er ins Grundangebot aufgenommen werden.

Der Versuchsbetrieb für den Quartierbus Büschiacker soll im 15'-Takt mit den nachstehenden Betriebszeiten starten.

Mo – Fr	ca. 06.00 – 08.30 / 11.30 – 13.30 / 16.30 – 20.00Uhr
Sa	kein Angebot
So	kein Angebot

Die jährlichen Betriebskosten für den beschriebenen Versuchsbetrieb liegen in der Grössenordnung von Fr. 210'000 - 220'000. In der Regel gelangt folgender Verteilmechanismus zur Anwendung:

1/3	Kanton Bern
20% - ~33%	aus Einnahmen (abhängig von der Offerte der Transportunternehmung)
33% - ~47%	Gemeinde Köniz

Bei Versuchsbetrieb liegt der von der Gemeinde Köniz zu übernehmende Anteil an den Betriebskosten für die 3-jährige Periode im Bereich von Fr. 210'000 bis maximal Fr. 300'000.--. Dazu kommen je nach Variante die Investitionskosten.

7 Grobvergleich der Variantenansätze

Variantenansatz	X1	X2	X3
Kurzbeschreibung	Shuttlebus zwischen Eichmatt-Kreisel und Endpunkt Büschiackerstrasse	Shuttlebus zwischen Eichmatt-Kreisel und S-Bahn Haltestelle Moos via Büschiackerstrasse	Shuttlebus zwischen Eichmatt-Kreisel und S-Bahn Haltestelle Moos via neue Verbindungsstrasse südl. Büschiacker-Quartier
Takt - in HVZ - in NVZ	15' 30'	15' 30'	15' 30'
Betriebskosten / Jahr	Fr. 375'000	Fr. 400'000	Fr. 400'000
Investitionskosten ¹⁾ - Haltestellen - Wendeschlaufen/ Strassen Total	Fr. 10'000 --- Fr. 10'000	Fr. 100'000 ca. Fr. 2'100'000 ca. Fr. 2'200'000	Fr. 150'000 ca. Fr. 3'600'000 ca. Fr. 3'750'000
Bemerkungen	- Kann in NVZ bis Köniz Bahnhof verlängert werden (Untervariante X1.2)	- Kann in NVZ bis Köniz Bahnhof verlängert werden (Untervariante X2.2)	- Kann in NVZ bis Köniz Bahnhof verlängert werden (Untervariante X3.2)
Weiterverfolgen für Versuchsbetrieb	Ja	Nein	Nein
Untervariante	X1.1, aber nur in HVZ	---	---
Betriebskosten / Jahr	Fr. 210'000 - 220'000	---	---
Anteil Köniz / Jahr	Fr. 70'000 - 100'000	---	---

1) ohne Investition bei einer Verlängerung zum Bahnhof Köniz

- Der 15'-Takt der Quartierbuslinie ist kompatibel zum 3'-Takt der Linie 10 in den HVZ aber nur bedingt mit einem 6'-Takt beim Tram Köniz – Ostermündigen. Der 30'-Takt in den NVZ stimmt gut mit dem 6'-Takt bei Bus und künftigem Tram überein.
- Lange Standzeiten sind unwirtschaftlich, ein dichter Takt in NVZ macht aber aus Nachfragegründen kaum Sinn.
- Bezüglich der Erschliessungswirkung, den Reisezeiten zu wichtigen Zielen und den Betriebskosten sind die Varianten in etwa gleichwertig. Grössere Unterschiede ergeben sich bei den Investitionskosten, der Ansatz X1 verursacht praktisch keine Kosten, der Ansatz X3 solche von Fr. 3.5 - 4.0 Mio.
- Beim Variantenansatz X3 braucht es für die Erschliessung Büschiacker 2 Haltestellen, eine liegt exzentrisch am Südrand der heutigen Besiedlung und eine an der Schwandenstrasse (Höhe Einmündung Feldweg).
- Das Kreuzen der S-Bahnzüge findet aktuell und auch auf lange Zeit hinaus in Köniz selbst statt.

- Ab 2014 bis 2020 wird das Moos von der S6 integral im 30'-Takt bedient. Deshalb kann im Moos ein Zubringerbus nur immer in einer Fahrtrichtung schlank an die S6 anschliessen.
- Die Retourverbindung via Moos mit Benutzung der S6 bringt dem Büschiacker zum Bahnhof Bern wie auch zum Zentrum Köniz keine Zeitvorteile gegenüber einer Busverbindung via Eichmatt. In den HVZ muss bei beiden Verbindungen einmal umgestiegen werden. Eine Retourverbindung ist nur für diejenigen Fahrgäste attraktiv, deren Reiseziel ab Bern mit der Bahn erreicht wird.
- Die Umlaufzeit der Variantenansatz X2 und X3 ist in den HVZ zeitkritisch.

8 Fazit und Empfehlung

- **Die Problematik im Büschiacker besteht darin, dass einerseits im Grundsatz zwar die Erschliessungsberechtigung durch den ÖV gegeben ist, andererseits aber bei einem halbwegs sinnvollen Lösungsansatz die damit verbundenen Betriebskosten und je nach Variante teilweise auch die Investitionskosten bei letztlich doch begrenztem Potential sehr hoch sind.**
- **Der hintere Teil des Büschiacker-Quartiers oder ungefähr 1300 Einwohner sind heute nicht durch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bereich Eichmatt ist durch die im dichten Takt verkehrende Linie 10 gut abgedeckt. Der hintere Teil des Büschiacker-Quartiers liegt im Einzugsbereich der S-Bahn Haltestelle Moos. Gar nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind ca. 300-350 Einwohner.**
- **Eine verbesserte ÖV-Erschliessung für den Büschiacker kann nur erreicht werden mit einer eigenen Buslinie ins Quartier hinein, je weiter hinein desto besser. Ganz am Ende der Büschiackerstrasse gibt es eine Wendemöglichkeit für einen Kleinbus.**
- **Die Führung einer Buslinie aus dem Büschiacker ins Moos mit einem 15'-Takt in den HVZ macht wenig Sinn, solange die S-Bahn nur im 30'-Takt verkehrt. Erst ab 2020 verkehrt die S-Bahn im 15'-Takt.**
- **Bei den Betriebskosten sind die Variantenansätze gleichwertig, grössere Unterschiede bestehen bei den Investitionskosten.**
- **Kurzfristig kann für einen Versuchsbetrieb von Mo - Fr mit einer neuen Quartierbuslinie nur der Ansatz X1 in Frage kommen. Der Investitionsbedarf ist marginal, auch bei der Überführung in einen definitiven Betrieb fallen nur Kosten an für die behindertengerechte Ausstattung der Haltestellen.**
- **In den HVZ darf eine gewisse Nachfrage erwartet werden.**
- **In den NVZ könnte die Quartierbuslinie bei gleichbleibendem Fahrzeugeinsatz und Taktintervall bis nach Köniz Bahnhof verlängert werden. Damit konkurrenziert sie aber bis zu einem gewissen Grade die Linie 10 im Abschnitt Eichmatt – Köniz Zentrum.**

Empfehlung

- **Sofern in der Gemeinde Köniz der Wille vorhanden ist, die ÖV-Erschliessung im Büschiacker zu verbessern, kommt kurz- bis mittelfristig nur die Umsetzung des Variantenansatzes X1 in Frage.**
- **Der Versuchsbetrieb soll mit einer Quartierbuslinie mit einem 15'-Takt von Montag bis Freitag während zeitlich leicht erweiterten HVZ starten. Der eingesetzte behindertengerechte Kleinbus verkehrt zwischen dem Eichmatt-Kreisel und dem Wendepunkt Büschiacker. Die Investitionskosten sind marginal.**
- **Während maximal 3 Jahren sollen Erfahrungen zum Nachfrageverhalten, den konkreten Transportbedürfnissen sowie der Haltestellenlagen gesammelt werden. Bei Bedarf können während der Versuchsperiode die Betriebszeiten auf die NVZ ausgedehnt werden. Im Erfolgsfall kann der die Quartierbuslinie nach 3 Jahren ins Grundangebot aufgenommen werden.**
- **Die jährlichen während des Versuchsbetriebes durch die Gemeinde Köniz zu tragenden Betriebskosten werden in der Grössenordnung von ca. Fr. 70'000 - 100'000.-- oder für die ganze Versuchsperiode Fr. 210'000 bis maximal Fr. 300'000.--**
- **Die mittel- bis langfristige Option einer Verknüpfung der Buslinie mit der S-Bahnhaltestelle Moos ist offen zu halten (Voraussetzung ist der 15'-Takt der S-Bahn).**
- **Sollte in einem späteren Zeitpunkt einmal die Verlängerung der Quartierbuslinie in NVZ bis Köniz Bahnhof zur Diskussion stehen, wäre zu prüfen, ob dann eine neue Haltestelle an der Muhlernstrasse auf Höhe des Gemeindewerkhofes für den nach dem Zentrum Köniz verlängerten Quartierbus nicht sinnvoll sein könnte (durch Linie 10 nicht bedient).**
- **Unabhängig davon, ob überhaupt eine ÖV-Erschliessung Büschiacker realisiert wird, sollte der Feldweg aus dem Büschiacker-Quartier zur Schwandenstrasse befestigt und in der Breite so ausgelegt werden, dass er für die schwachen Verkehrsteilnehmer als Zugang zur S-Bahn Haltestelle Moos gut begeh- respektive befahrbar wird.**

Bereich Verkehr

Spitalgasse 34

Postfach 5965

3001 Bern

Tel. 031 310 50 90

Fax 031 310 50 81

Email verkehr@bernmittelland.ch

www.bernmittelland.ch

Tram Region Bern

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker

Auswertung der Mitwirkung

Genehmigt an der Sitzung der Kommission Verkehr vom 15. Juni 2010

Ausgangslage

Das Büssiacker-Quartier in Schliern ist heute ungenügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der Bereich Eichmatt ist durch die im dichten Takt verkehrende Linie 10 gut abgedeckt und der hintere Teil des Büssiacker-Quartiers liegt im Einzugsbereich der S-Bahnhaltestelle Moos. Dazwischen sind aber rund 300–350 Einwohner vom öffentlichen Verkehr überhaupt nicht erschlossen.

Im Jahr 2004 hat Bernmobil im Auftrag der RVK 4 eine erste Untersuchung zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung durchgeführt. Zur Weiterverfolgung wurden damals die Varianten mit verlängerter Linie 16 im 20'-Takt und eine Shuttlebuslinie Büssiacker – Köniz Bahnhof empfohlen.

Die vorliegende Studie 2009 kommt nun zum Schluss, dass kurz- bis- mittelfristig nur die Umsetzung einer Quartierbuslinie zwischen dem Eichmatt-Kreisel und dem Wendepunkt Büssiacker in Frage kommt, da die S6 (Bern–Schwarzenburg) zwischen 2014 und 2020 die Haltestelle Moos integral nur im 30'-Takt bedient. Der Versuchsbetrieb soll mit einer Quartierbuslinie im 15'-Takt von Montag bis Freitag während zeitlich leicht erweiterten Hauptverkehrszeiten starten. Voraussetzung für einen Versuchsbetrieb sind eine positive Mitwirkung und die Bereitschaft des Kantons und der Gemeinde Köniz den dreijährigen Versuchsbetrieb zu finanzieren. Für die mittel- bis langfristige Erschliessung des Büssiacker-Quartiers ist die Option einer Verknüpfung der Linie mit der S-Bahnhaltestelle Moos offen zu halten.

Zusammenfassung

Mitte März 2010 wurde der im Rahmen von Tram Region Bern (TRB) von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitete Bericht «Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker» in die Mitwirkung gegeben. Bis Ende Mai 2010 gingen Rückmeldungen der Gemeinde Köniz, von zwei Transportunternehmungen sowie von 7 Parteien und 19 Privaten ein.

Der Gemeinderat von Köniz stimmt dem im Bericht vorgeschlagenen Versuchsbetrieb zu, unter Vorbehalt der Genehmigung des Betrages durch das Parlament. Grösstenteils wird der vorgeschlagene Lösungsansatz begrüsst. Es sind mehrere Änderungswünsche zum Takt, zu den Betriebszeiten (z.B. für Einkauf), zu den Wendemöglichkeiten sowie zur Verlängerung der Buslinie bis zum Bahnhof Köniz bzw. Schliern eingegangen. Aus der Sicht der CVP Köniz und der Grünliberalen sowie aus der Sicht von einigen Privaten besteht kein oder nur ein geringer Bedarf an einer ÖV-Erschliessung des Quartiers Büschiackers. Bei der Umsetzung ist die Schaffung guter Anschlüsse zwischen der Linie 10 und der Quartierbuslinie bzw. umgekehrt besondere Bedeutung zu schenken.

Eingegangene Stellungnahmen

Gemeinden und kantonale Ämter

Gemeinde Köniz
Amt für öffentlichen Verkehr

Verbände / Vereine / Parteien

BDP Köniz
CVP Köniz
EVP Köniz
FDP Köniz
Grüne Köniz
Grünliberale Köniz
SP Köniz

Transportunternehmen

Bernmobil
BLS

Private

Jürg Castrischer	PR1
Daniel Feurer	PR2
Erich Gerber	PR3
Margreth und Siegfried Hirtreiter-Gerber	PR4
Franziska Hofer	PR5
Hansueli Hostettler	PR6
Ruth Hostettler	PR7
Paul Leuzinger	PR8
Beat Liechti	PR9
Jörg Luck	PR10
P. Martig	PR11
Andre Mischler	PR12
Ursula Robbiani	PR13
Ulrich und Alice Schär-Rappo	PR14
Franz Schmid	PR15
Walter und Susanne Schor-Bösiger	PR16
Felix Seiler	PR17
Thomas Verdun	PR18
Urs Winzenried	PR19

Haben keine Ergänzungen: –

Verzichten auf eine Stellungnahme: VCS

Auswertung der eingegangenen Fragebogen

Gemeinden, Kanton, Verbände und Transportunternehmungen

Zu Frage 1: Ausgangslage, Untersuchungen 2004 und Wendemöglichkeiten (Kapitel 1–4)

Haben Sie Bemerkungen zur Ausgangslage, zu den Veränderungen seit der Untersuchung 2004 sowie zu den Wendemöglichkeiten?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Köniz	– Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis dass 300-350 Einwohnerinnen und Einwohner im Büsschiacker ausserhalb der Einzugsbereiche bestehender öV-Haltstellen wohnhaft sind und deshalb als nicht erschlossen gelten	– Einschätzung wird geteilt.
	– Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass eine öV-Erschliessung des Büsschiackers nur mit einer engeren Buslinie ins Quartier erreicht werden kann.	– Einschätzung wird geteilt.
Bernmobil	– Die Ausgangslage und die Veränderungen seit 2004 sind richtig beschrieben, auch wir sind der Meinung, dass das Gebiet Büsschiacker nur ungenügend erschlossen ist.	– Einschätzung wird geteilt.
	– Die vorgeschlagene Variante aus der Untersuchung 2004 mit der Verlängerung der Linie 16 kann Bernmobil aus heutiger Sicht nicht mehr unterstützen. Mit der Verlängerung müssen zusätzliche Anschlüsse berücksichtigt werden, die den Anschluss an die Linie 19 im Spiegel gefährden könnten, was unbedingt vermieden werden sollte.	– Einschätzung wird geteilt.
	– Die Beurteilung der Wendemöglichkeiten kann Bernmobil nicht teilen. Die Wendeschleife bei den Tennisplätzen liegt zwar nicht ganz optimal, da aus dem hintersten Teil des Büsschiackers Fusswege von 300 bis 400 m zurückgelegt werden müssen. Die Abbildung 2 zeigt aber deutlich, dass der Erschliessungskreis der hinteren Wendemöglichkeit grösstenteils Wald und Kulturland abdeckt. Die Schleife beim Tennisplatz deckt hingegen praktisch das ganze Quartier Büsschiacker ab. Die Wendeschleife hat zudem den grossen	– Einschätzung wird nur teilweise geteilt. Potenzial an der geplanten Endhaltestelle ist zwar nicht ganz optimal, der Nutzen der Linie steigt jedoch vor allem im hintersten Teil des Quartiers. Das Wenden ist mit Kleinbussen gegeben. Der Betrieb muss primär auf den Normalfall ausgerichtet werden.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>Vorteil, dass auch mit Midibussen oder sogar mit Standardbussen gewendet werden kann. Für die Busreserve ergeben sich Synergien mit anderen Midibuslinien. Bei der Variante hinterer Wendeplatz muss ein Kleinbus eingesetzt werden, wie er im öffentlichen Verkehr in der Region Bern kaum verwendet wird. Das heisst für die beauftragte Transportunternehmung, dass sie einen speziellen Reservebus beschaffen muss, da sonst in Störungsfällen beim Kursfahrzeug (technische Störung oder Unfall) der Betrieb nicht mehr gewährleistet werden kann.</p>	

Zu Frage 2: ÖV-Angebot Büssiacker

Braucht das Büssiacker-Quartier Ihrer Meinung nach eine direkte ÖV-Anbindung?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none">– Der Büssiacker ist eines der wenigen, dicht besiedelten Quartiere in unserem Marktgebiet, das nicht direkt mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Vermutlich ist der Anteil des motorisierten Privatverkehrs am Gesamtverkehr im Quartier relativ hoch. Wir sind deshalb der Meinung, dass das Quartier mit einer Buslinie erschlossen werden sollte.	<ul style="list-style-type: none">– Einschätzung wird geteilt.

Zu Frage 3: Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung „Büschiacker“ (Kapitel 6)

Haben Sie Bemerkungen zu den untersuchten Varianten? Sind die verschiedenen Varianten plausibel? Wurden alle möglichen Varianten berücksichtigt?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> - Bei allen Ansätzen sind die betrieblichen Aspekte zu wenig berücksichtigt. Die Buslinie 10 verkehrt heute in den Spitzenzeiten und zeitweise tagsüber sehr unregelmässig. Die Verkehrsüberlastungen im Zentrum von Köniz, beim Eigerplatz, in Ostermundigen und anderen Stellen führen dazu, dass Busse vor allem in der Abendspitze zum Teil stark verspätet verkehren. Aktuelle Auswertungen zeigen, dass die Streuung der effektiven Fahrzeiten sehr gross ist und tageszeitlich stark variiert. Verspätungen von mehr als 5 Minuten kommen in der Abendspitze häufig vor. - Gemäss dem heutigen Stand des Vorprojektes zur Tramlinie 10 kann davon ausgegangen werden, dass die Linie stabiler verkehren wird als heute, Verspätungen wird es aber immer wieder geben. - Variantenansatz X1: Die Hauptproblematik dieses Ansatzes liegt darin, dass bei der sehr kurzen Reisezeit des Quartierbusses der Anschluss von und zur Linie 10 optimal funktionieren muss. Die Umsteigezeit darf nicht länger sein als die Reisezeit sonst ist das Angebot unattraktiv. - In der Morgenspitze verkehren die Busse der Linie 10 stadteinwärts sehr regelmässig, sodass ein guter Anschluss an die Linie 10 mit einer minimalen Umsteigezeit möglich wird. Über Mittag und vor allem in der Abendspitze, wenn die Busse der Linie 10 häufig verspätet sind, muss der Quartierbus zeitweise mehrere Minuten warten um den Anschluss in Richtung Büschiacker zu gewährleisten. Für die bereits im Bus wartenden Fahrgäste ist das sehr unattraktiv. Bei grösseren Verspätungen auf der Linie 10 kann es sogar zu Anschlussbrüchen kommen oder der folgende Anschluss stadteinwärts muss aufgegeben werden, was für die betroffenen Fahrgäste zu längeren Wartezeiten führt. - Die Verlängerung in den Nebenverkehrszeiten zum Bahnhof Köniz ist v.a. für den Einkaufs- und Freizeitverkehr ein 	<ul style="list-style-type: none"> - Zum jetzigen Zeitpunkt geht es um den Grundsatzentscheid. Bei der detaillierten Planung der Linie und des Fahrplans, sind solche betrieblichen Aspekte in die Planung mit einzubeziehen, soweit dies überhaupt möglich ist. Mit der Einführung des Trams wird diese Problematik entschärft. - Einschätzung wird geteilt. Es ist zu prüfen, ob mit dem Quartierbusbetrieb erst mit der Einführung des Trams gestartet werden soll. - Einschätzung wird geteilt. - Die Feststellungen sind richtig. Die angesprochenen Probleme können jedoch mit der neuen Linie nicht gelöst werden. (s. oben) - Einschätzung wird geteilt.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>attraktives Angebot.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der beschriebenen Anschlussproblematik vor allem in der Abendspitze sind wir der Meinung, dass der Variantenansatz X1 zu keinem attraktiven Angebot führt, solange die Linie 10 mit Bussen betrieben wird. Mit der Inbetriebnahme des Trambetriebes sehen wir für diese Variante eine bessere Umsetzung, auch wenn die Schwierigkeit der unterschiedlichen Takte (Tram 6', Bus 15') noch zu lösen ist. - Variantensatz X2 und X3: Die Problematik der Anschlüsse wird verschärft, auch mit dem Trambetrieb wird es nicht möglich sein bei einer Wendezeit von 1 Minute die Anschlüsse in beiden Richtungen zu gewährleisten. Beide Varianten sind in den Spitzenzeiten nicht umsetzbar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sollte die neue Buslinie eingeführt werden bevor auf der Linie 10 das Tram fährt, so sind bei der Fahrplangestaltung Massnahmen für eine bessere Abstimmung der beiden Linien zu prüfen. - Einschätzung wird geteilt.
BLS	<ul style="list-style-type: none"> - Die BLS erachtet es als zweckmässig, dass kurz- bis mittelfristig die Variante X1 umgesetzt wird und sie unterstützt daher die Empfehlungen. Mit der Einführung des 15'-Takts bei der S-Bahn (S6) soll wie vorgeschlagen eine Verlängerung bis zur S-Bahn-Haltestelle Moos geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt.

Zu Frage 4: Grobvergleich der Variantenansätze (Kapitel 7)

Haben Sie Ergänzungen zum Grobvergleich der Variantenansätze?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none">– Die betriebliche Problematik der Anschlüsse fehlt im Vergleich. In der Abschätzung der Betriebskosten wurde die Beschaffung eines Reservefahrzeuges vermutlich nicht berücksichtigt.	<ul style="list-style-type: none">– Die Reservehaltung ist nie Gegenstand der Betrachtung, ist jedoch im Rahmen der Offertverhandlungen mit dem Kanton zu berücksichtigen.

Zu Frage 5: Versuchsbetrieb (Kapitel 6.5)

Können Sie die Wahl des Ansatzes X1 nachvollziehen und erachten Sie die Variante als zweckmässig? Erachten Sie den Versuchsbetrieb als zielführend?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Köniz	– Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass im Bericht vom 22. Dezember 2009 die Variante X1.1 mit dem Shuttlebus Büschiacker-Eichmattkreisel zu den Spitzenzeiten als Versuchsbetrieb vorgeschlagen wird und diese Variante, je nach Erfolg, aufwärtskompatibel ausgebaut werden kann.	– Feststellung ist richtig.
	– Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass die Mitwirkungseingaben von Parteien und Einzelpersonen aus der Gemeinde Köniz die vorgeschlagene Variante X1.1 grösstenteils zustimmend beurteilen	– Feststellung ist richtig.
	– Desweiteren wird vermerkt, dass die Gemeinde im schlechtesten Fall einen Anteil von 47%, jährlich ausmachend Fr. 103'000.– an den Versuchsbetrieb zu leisten sowie die Haltestelleninfrastruktur zu erstellen hat	– Feststellung ist richtig.
	– Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Versuchsbetrieb drei Jahre dauert und der Kanton nach der Zustimmung der Gemeinde Köniz zugesichert hat, seinen Beitrag zu leisten und den Versuchsbetrieb bestellen wird (mündliche Zusicherung seitens des Amtsvorstehers AöV).	– Feststellung ist richtig.
	– Der Gemeinderat nimmt Notiz, dass der Versuchsbetrieb im Zeitraum vom Dezember 2011 – Dezember 2014 gefahren wird.	– Feststellung ist richtig.
	– Vor diesem Hintergrund stimmt der Gemeinderat dem Versuchsbetrieb Buserschliessung Büschiacker gemäss Bericht vom 22. Dezember 2009, Seite 19, Kapitel 6.5 zu. Dies unter Vorbehalt der Genehmigung des Betrages durch das Parlament.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
AöV	– Der Bericht stellt eine gute Grundlage für die Beurteilung der Situation dar. Es sind die richtigen Lösungsansätze untersucht worden.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
	– Das Büschiacker-Quartier ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht gut erschlossen. Der Bericht zeigt auf, dass es sehr schwierig werden wird, die unterschiedlichen Erwartungen	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>vollständig abzudecken. Auch die Bestvariante X1 kann dies nur zu einem Teil:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Betriebszeiten: Die vorgeschlagenen Betriebszeiten (HVZ: morgens/mittags/abends) mögen für eine erste Phase ausreichen, decken die Erwartungen aber möglicherweise nicht ab. – Taktintervall: Ein Viertelstundentakt ist als guter Takt zu werten, ist aber nur schwerlich mit der Linie 10 (Bus oder Tram) zu koordinieren. – Ein Umsteigen im Eichmatt-Kreisel ist nötig, angesichts der relativen kurzen Wegstrecke der vorgeschlagenen neuen Buslinie mindert dies die Attraktivität, denn es entsteht ein zusätzlicher Zeitverlust. Ein Parallelangebot bis Köniz (entlang der heutigen Linie 10) lehnt das AöV ab, dies wäre mit doppelt so hohen Kosten oder einem unattraktiven Takt verbunden. – Kosten: Das Angebot widerspiegelt sich direkt in den Kosten. Längere Betriebszeiten wirken sich auf die Kosten aus, welche ohnehin relativ hoch veranschlagt werden müssen. <p>– Den grössten Vorbehalt bringt das AöV in Bezug auf die Anschlussicherung an: Beim heutigen Busbetrieb ist dies in Fahrtrichtung Büssiacker – Köniz Zentrum unproblematisch: Die Linie 10 fährt ausser mittags im 3-Minutentakt, somit beträgt die maximale Wartezeit an der Umsteigehaltestelle Eichmatt im unglücklichsten Fall ebenfalls 3 Minuten. In der Gegenrichtung verkehren die Busse der Linie 10 in der Hauptverkehrszeit eher in einem unregelmässigen Abstand. Es wird nicht möglich sein, einen bestimmten Buskurs zu bezeichnen, der an der Haltestelle Eichmatt Anschluss auf den Büssiacker-Bus haben wird. Demzufolge werden die Fahrgäste soviel Reservezeit einplanen müssen, dass sie vom Zeitaufwand betrachtet das Wegstück Eichmatt – Büssiacker ebenso gut zu Fuss zurücklegen können. Wir befürchten deshalb, dass der Versuchsbetrieb im Quartier eine sehr schlechte Aufnahme fände und evtl. gar vorzeitig scheitern könnte. Unter diesen Vorzeichen empfiehlt das AöV, den Busbetrieb Büssiacker erst mit Einführung des Trams Köniz umzusetzen. Einzig ein Tram kann die nötige Betriebsstabilität gewährleisten, die für die Anschlussicherung nötig ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen. Eine Umsetzung der Buslinie mit der Einführung des Trams wäre sicher ideal. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist zusammen mit der Gemeinde und der Region noch zu diskutieren.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="613 284 1323 523">– Die Linie stellt ein neues Angebot dar. Das mit der Betriebsführung beauftragte Transportunternehmen muss mittels einer öffentlichen Ausschreibung bestimmt werden. Die Publikation einer allfälligen Ausschreibung würde das AöV erst auf den Zeitpunkt vornehmen, an dem der Kreditbeschluss, bzw. das diesen Betrag beinhaltende Budget des Könizer Gemeindeparlaments vorliegt. Die frühest mögliche Betriebsaufnahme per Dezember 2011 muss deshalb bereits als ehrgeiziges Ziel bezeichnet werden. <li data-bbox="613 539 1323 587">– Die Sicherung der Option „Verknüpfung mit der S-Bahnhaltestelle Moos“ wird befürwortet. <li data-bbox="613 603 1323 946">– Ein Versuchsbetrieb von 3 Jahren ist zwingend; falls die Bilanz eines Versuchsbetriebs positiv ausfallen sollte, kann dem Grossen Rat die Aufnahme ins Grundangebot vorgeschlagen werden. Mit den geplanten 35 Kurspaaren wird der Versuchsbetrieb die Anforderungen gemäss Angebotsverordnung für die Angebotsstufe 3 erfüllen müssen. Dies bedeutet, dass ein minimaler Zielkostendeckungsgrad von 45 % (minimal 25 %) erreicht wird und 6 Personen (minimal 4) pro Fahrt befördert werden. Für die Kreditgenehmigung des kantonalen Beitrags ist der Regierungsrat das kompetente Organ. Das grundsätzliche Einverständnis des AöV zu einem Versuchsbetrieb ist stets unter diesem Vorbehalt zu verstehen. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1350 284 1861 316">– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. <li data-bbox="1350 531 1861 563">– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. <li data-bbox="1350 595 1861 627">– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="613 962 1323 1153">– Aufgrund der beschriebene Schwierigkeiten mit dem Ansatz X1 und solange die Linie 10 mit Bussen betrieben wird schlägt Bernmobil vor, die Quartierbuslinie (Ausnahme Morgenspitze) zum Bahnhof Köniz zu führen und sie auf den Anschluss mit der S6 auszurichten. Ansonsten wird die neue Linie den Versuchsbetrieb kaum erfolgreich überstehen. Als Endhaltestelle soll der Wendeplatz bei den Tennisplätzen dienen. <li data-bbox="613 1169 1323 1216">– Um der Linie zu einem erfolgreichen Start zu verhelfen, soll sie auch in den Zwischenzeiten tagsüber verkehren. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1350 962 2011 1066">– Ein Wechsel der Linienführung nach der Realisierung des Trams würde nicht verstanden. Die Problematik lässt sich mit vertretbaren Kosten nicht lösen. Der Hinweis auf die Problematik ist jedoch richtig. <li data-bbox="1350 1161 2011 1216">– Kosten/Nutzen-Überlegungen stehen diesem Anliegen entgegen.

Quartierorganisationen, Vereine, Parteien und Private

Zu Frage 1: Ausgangslage, Untersuchungen 2004 und Wendemöglichkeiten (Kapitel 1–4)

Haben Sie Bemerkungen zur Ausgangslage, zu den Veränderungen seit der Untersuchung 2004 sowie zu den Wendemöglichkeiten?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Keine Einkaufsmöglichkeit mehr seit Herr Linder (Milchmann) das Quartier nicht mehr beliefert. 	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Es ist ein klar verständlicher Kurzbericht, in dem die einzelnen Varianten bündig ausgeleuchtet werden. Die Analysen sind im Grunde genommen korrekt und nachvollziehbar. Es ist auch möglich, zu einer anderen Schlussfolgerung zu gelangen (siehe unten). Zu Kap. 2 und 3: Leider fehlten die wichtigsten Aussagen zur Untersuchung 2003: Wieso wird das Splitting der Buslinie nicht mehr thematisiert? Im Kurzbericht heisst es nur: "diese Einschätzung wird auch aus heutiger Optik geteilt." 	<ul style="list-style-type: none"> Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Wird zur Kenntnis genommen. Es wohnen 5x mehr Personen im Einzugsgebiet der Endhaltestelle Schliern als im Büssliacker. Eine Teilung 50%/50% der Kurse bei der Eichmatt führt zu einer ungünstigen Verteilung der Kurse. Andere Verteilungsschlüssel führen zu unplausiblen Taktlücken. Liniensplitts auf dem Endast sind für ÖV Benutzende zudem unattraktiv. Mit einem Trambetrieb ist ein Liniensplit ohnehin nicht möglich.
EVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Die Zone „durch den ÖV nicht erschlossen“ ist gegen Schliern hin kleiner, gegen Moos hin grösser. Wurden Zählungen gemacht, wie viele Personen aus dem hinteren Büssliacker (eigentliche Büssliackerstrasse) pro Tag im Moos auf den Zug gehen, bzw. zum Bus in die Eichmatt oder Endstation Schliern gehen? Wer auf der Busstrecke zwischen Schliern Endstation und Monbijou arbeitet, wird kaum den Weg auf den Zug nehmen, auch wenn er eigentlich kürzer ist. 	<ul style="list-style-type: none"> Einschätzung wird nicht geteilt. Nein, diese Zählungen wären nicht aussagekräftig, weil die heutige Situation eine unbefriedigende Erschliessung darstellt. Einschätzung wird geteilt. Angebot ist für die jungen Leute interessant, welche ihren Arbeitsort (als Beispiel) in der Region haben.
FDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Der Untersuchung liegen die Daten von 2004 zugrunde. Es wird davon ausgegangen, dass der Besiedlung der Überbauung Schwandenhubel Rechnung getragen wurde. Die im Kurzbericht vom Dezember 2009 genannte Zunahme 	<ul style="list-style-type: none"> Bemerkung ist richtig. Die Anpassung erfolgte mit einer Abschätzung. Der Hinweis ist korrekt.

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker – Auswertung der Mitwirkung

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	der täglichen Einsteigefrequenzen an der Haltestelle Eichmatt (im Jahr 2008: + 20.5 %) sprechen zumindest dafür.	
Grünliberale Partei Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Die Grünliberalen stellen sich folgende Frage zu den Einzugsgebieten der bestehenden Stationen Moos und Eichmatt: Wird bei einem Zug, der im 30'-Takt fährt, wirklich ein längerer Anmarsch in Kauf genommen als bei einem Bus, der im 6'-Takt verkehrt und die meisten Stationen des Zugs ebenfalls anfährt, so wie dies bei der S6 und der Bus- bzw. Tramlinie 10 der Fall ist? Die Grünliberalen ziehen dies in Zweifel. - Diese Frage erscheint den Grünliberalen besonders wichtig, weil die Länge des akzeptierten Anmarschweges als Beleg für die ÖV-Nicht-Erschliessung der 300 bis 350 Einwohner dient und somit das Rückgrat der Bedarfsargumentation darstellt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Dies hängt von der persönlichen Reisezeit ab. Ziele im näheren Umfeld von Köniz werden in der Regel schneller mit dem Bus bzw. mit dem Tram erreicht. Wer z.B. nach Zürich oder Basel will, ist mit einem S-Bahn-Angebot (trotz längerer Anlaufroute) besser bedient. Der Weg zwischen der Bushaltestelle am Bahnhof und den Gleisanlagen im Bahnhof ist auch relativ lang. - Für die Bahn wird in der Regel ein längerer Anmarschweg als für den Bus in Kauf genommen.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Seit den Untersuchungen im Jahre 2004 wurde die Überbauung Schwandenhubel erstbezogen; eine Zunahme der Einwohner in Schwanden seit 2002 ist wohl auch darauf zurückzuführen. - Die Wendeschleife am Ende der Büschiackerstrasse erachtet die SP als die beste Lösung. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung ist korrekt - Einschätzung wird geteilt.
PR 3	<ul style="list-style-type: none"> - Wendeschleife = hohe Kosten. Wenden im Büschiacker. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die vorgeschlagene Lösung ist kostengünstig.
PR 6, PR 7, PR 12	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Wendeschleife ist vernünftig (zu hohe Kosten). 	<ul style="list-style-type: none"> - Aussage kann generell nicht so gemacht werden.
PR 8	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Veränderung hat sich durch die Zunahme von neuen Anwohnern ergeben (Neuwohnungen). 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bemerkung ist korrekt.
PR 9, PR 16	<ul style="list-style-type: none"> - Den Wendepunkt hinten an der Büschiackerstrasse ist in Ordnung. Er ist am besten geeignet und ist demzufolge zu benutzen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 10	<ul style="list-style-type: none"> - Büschiackerstrasse wäre gut. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 14	<ul style="list-style-type: none"> - Beim Kreisel Eichmatt wenden ist gut. Die Haltestelle nach dem Veloständer bauen. Der Bus sollte auf dieser Haltestelle die Pause machen bis zur nächsten Fahrt gemäss Fahrplan. So könnte man bei schlechtem Wetter von der Stadt herkommend sofort in den Büschiackerbus einsteigen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lage der Haltestelle wurde in dieser Konzeptphase nur grob geprüft und müsste vor Beginn des Versuchsbetriebs abschliessend beurteilt werden.
PR 18	<ul style="list-style-type: none"> - In den Projektunterlagen wird von der Untersuchung 2004 oder 2003 gesprochen. D.h., die Untersuchung wurde im Jahr 2003 gemacht, dem Bericht erfolgte jedoch erst 2004. Zu Zeitpunkt 2003 war die Überbauung "Schwandenhubel" noch nicht realisiert. Bei den in der Ausgangslage erwähnten 300- 	<ul style="list-style-type: none"> - Die damalige Lösungsvorschläge wurden vom Parlament Köniz verworfen, da sehr teuer. Mit Tram Region Bern wurde die Thematik nochmals aufgenommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR 19	<p>350 Einwohnern die nach "Gesetz" nicht dem ÖV angeschlossen sind, handelt es sich genau um die Bewohner dieser Überbauung. Nach der Realisierung wurden alle Wohneinheiten vermietet oder verkauft. Ungeachtet des öV-Anschlusses. Es wurden den Bewohnern "Schwandenhübel" vorgängig keine Zusicherungen eines evtl. künftigen ÖV-Anschlusses gemacht.</p>	<p>– Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Zu Frage 2: ÖV-Angebot Büsschiacker

Braucht das Büsschiacker-Quartier Ihrer Meinung nach eine direkte ÖV-Anbindung?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	– Eigentlich Nein. – Zu Fuss dauert der Weg vom Büsschiacker bis zur Eichmatt 10 – 12 Min., mit dem Bus 4 Min. und je nach Distanz zur Busstation weitere 1 – 2 Min. Die zeitliche Einsparung beträgt folglich 4 – 6 Min. Beim Heimweg sieht die Rechnung viel Negativer aus. Da die Buslinie 10 in den HVZ wegen den diversen Staus meist nicht nach Fahrplan unterwegs ist, ist der Anschluss bei der Eichmatt nicht planbar. Die Wartezeiten könnten im Extremfall maximal 14,5 Min. dauern. Rechnet man die 4 Min. Fahrzeit dazu, dann ist jede Person zu Fuss schneller im Büsschiacker angekommen als mit dem neuen Bus.	– Wird zur Kenntnis genommen. – Inwieweit sich die Befürchtungen der CVP bewahrheiten, wird sich im Versuchsbetrieb zeigen. In der Konzeptstudie wurde neben dem Angebot primär die Frage geklärt, ob sich rechtlich ein Busbetrieb begründen lässt und ob ein Potenzial an Einwohnerinnen und Einwohner vorhanden ist.
EVP Köniz	– Eine Erschliessung ist wünschbar. Der Kosten/Nutzen Faktor ist im Pilot sorgfältig zu ermitteln. – Das Einzugsgebiet (Abb. 4,5,7) wird deutlich kleiner sein, als die eingezeichneten Kreise. – Der Anteil von älteren Bewohnern ist am Ansteigen, gleichzeitig ziehen auch Familien mit kleinen Kindern vermehrt zu. Für beide Gruppen ist eine direkte ÖV-Anbindung bestimmt sinnvoll.	– Einschätzung wird geteilt. – Aus unserer Sicht sind die Einzugsbereiche korrekt eingezeichnet. – Einschätzung wird geteilt.
FDP Köniz	– Ja, die Bewohnerinnen des Quartiers weichen heute zum Teil - infolge der eher nicht vorhandenen direkten Erschliessung - auf die Benutzung der Privatwagen aus. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt somit laufend zu. – Ein Shuttlebus: Wendepunkt Büsschiacker - Kreisel Eichmatt ist allenfalls eine Möglichkeit, um einer weiteren Steigerung des MIV vorzubeugen bzw. diesen gar abzubauen.	– Einschätzung wird geteilt. – Einschätzung wird geteilt.
Grünliberale Partei Köniz	– Einen substanziellen Bedarf eines Quartierbusses für den Büsschiacker gibt es nicht. Insbesondere erscheint der Grünliberalen der Bedarf nicht grösser als jener nach einer besseren öV-Erschliessung anderer Quartiere in Köniz, namentlich der oberen Gartenstadt. Nach der Einrichtung	– Die Nachfrage wird voraussichtlich im Grenzbereich der gesetzlichen Anforderungen sein. Im Gegensatz zur Gartenstadt (Buchsee oder Richtung Gurten) ist im Gebiet Büsschiacker die Bevölkerungsdichte deutlich höher.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>eines Quartierbusses für den Büschiacker muss deswegen damit gerechnet werden, dass in anderen Gemeindeteilen ebenfalls der Wunsch nach kleinräumiger öV-Erschliessung wächst.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bedarf ist gering, weil der Anmarsch zu den bestehenden ÖV-Haltestellen zumutbar kurz und ungefährlich ist. Um gegenüber dieser bestehenden Situation eine wesentliche Verbesserung herbeizuführen, müsste man in einem sehr dichten Takt fahren, was gemäss den Schätzungen in Ihrem Bericht zu einem äusserst geringen Kostendeckungsgrad führen würde. - Aus diesen Gründen braucht das Büschiacker-Quartier keine direkte öV-Anbindung. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäss den kantonalen gesetzlichen Vorgaben gilt ein Teil des Büschiackers als nicht erschlossen. - Eine Prüfung der ÖV-Erschliessung bis hin zu einem Versuchsbetrieb ist gerechtfertigt.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Eine direkte Anbindung des Büschiackerquartiers erachten wir als wichtig und überaus sinnvoll. In der Studie wurde ausführlich dargelegt, dass so über 1000 Anwohner – ein Sechstel der Schlierner Bevölkerung – eine angemessene Anbindung an den öffentlichen Verkehr erhält. Die andern Ortsteile sind bedeutend besser erschlossen und es ist nicht nur wenige Einzelne, die profitieren könnten. - Mit der besseren Anbindung des Quartiers kann nicht nur bisherigen NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs ein besseres Angebot offeriert werden, sondern es können unter Umständen auch Bevölkerungsteile zu einem Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr motiviert werden, die bis anhin mit dem Auto unterwegs waren. Diese Entlastung dürfte auch dem Zentrum von Köniz zugute kommen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt.
PR 2	<ul style="list-style-type: none"> - Wegen den 300 heute nicht optimal erschlossenen Bewohnern erscheint das vorgesehene öV-Angebot übertrieben. In der Gemeinde hat es Gebiete mit gleich vielen oder noch mehr Bewohnern die ebenfalls nicht optimal erschlossen sind. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäss unseren Untersuchungen ist das Potenzial deutlich höher.
PR 3, PR 6, PR 7, PR 12	<ul style="list-style-type: none"> - Jawohl. - Steigungen von 8-15%, Einkaufen in Köniz, Kinderwagen, Tragetaschen, eventuell Gehbehinderung, ältere Personen, Fussweg beschwerlich und gefährlich 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 4	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, unbedingt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 5	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, besonders für ältere Bewohnerinnen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker – Auswertung der Mitwirkung

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR 8, PR 15	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 9	– Ja, es hat auch viele ältere Leute, die kein Auto haben. Im Winter sind die Gehwege sehr schlecht gereinigt. Im Weiteren muss der Zugang zur S-Bahnstation Moos verbessert werden. Fussweg zwischen Büschiacker und Schwandenhubel. Winterdienst und Beleuchtung.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Wegverbindung zur S-Bahnhaltestelle Moos liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.
PR 10	– Ja, für alle und hauptsächlich Gehbehinderte.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 13	– Ja, 1.2 km bis Eichmatt, 0.8 km bis Moos, Fussweg beschwerlich.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 14	– Ja, haben heute 1 km Fussmarsch von der Haltestelle Eichmatt bis zum Büschiacker.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 16	– Ja, es braucht eine direkte ÖV-Anbindung. Der Kleinbus ist dazu geeignet.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 17	– Wir machen uns alle Sorgen um die steigenden Gesundheitskosten. Die Spezialisten sagen uns wir brauchen unbedingt mehr Bewegung. Zweimal täglich zum Bus oder zur S-Bahn marschieren ist sehr gesund. Für Invalide gibt es günstigere und bessere Varianten als den vorgeschlagenen Bus. Im Sinne der Volksgesundheit wollen wir keinen neuen Bus im Büschiacker.	– Es bleibt jeder Bürgerin und jedem Bürger frei, nach wie vor zu Fuss zur S-Bahnhaltestelle Moos oder zur Linie 10 zu gehen.
PR 18	– Der Büschiacker ist dem ÖV angeschlossen. Der kurze Fussweg von 6 bis max. 8 Minuten ist zumutbar und stellt kein Problem dar. Selbst mit einer leichten Gehbehinderung ist die Wegstrecke zu bewältigen, da das Gefälle, resp. die Steigung zwischen Büschiacker und der Eichmatt nur gering ist. Ein Busbetrieb würde in das sehr ruhige Quartier, in welchem die Wohnqualität einen hohen Stellenwert geniesst, Mehrverkehr, zusätzlichen Lärm und eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit für den stark begangenen Schulweg nach Schliern bringen.	– Die Untersuchung hat gezeigt, dass das Quartier teilweise als nicht erschlossen gilt. Ein Kleinbus wird das Quartier kaum mehr belasten, zumal davon ausgegangen werden kann, dass einige Leute dafür auf die Fahrt mit dem PW verzichten.
PR 19	– Nein bringt nichts. Bis jetzt ist es auch gegangen ohne.	– Einschätzung wird so nicht geteilt.

Zu Frage 3: Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung „Büschiacker“ (Kapitel 6)

Haben Sie Bemerkungen zu den untersuchten Varianten? Sind die verschiedenen Varianten plausibel? Wurden alle möglichen Varianten berücksichtigt?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	– Nein.	– Wird zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die diversen Variantenansätze sind klar dargestellt. – Wobei bei allen Varianten (ausser Kombivariante) der Umsteigeknoten Eichmatt-Kreisel nie thematisiert wird. Auf der Karte (z.B. Abbildung 4) ist eine Haltestelle westlich des Kreisels eingezeichnet. Dies hat zur Folge, dass alle Personen vor dem Kreisel aussteigen müssen und die Talbodenstrasse und die Muhlernstrasse überqueren müssen, um auf den Bus 10 umzusteigen. Gleichzeitig wendet der Bus auf dem Kreisel. Gäbe es auch die Möglichkeit auf der Ostseite des Kreisels eine Aussteigemöglichkeit einzurichten? – Die Kombivariante wird zu jeder Variante ergänzt, wobei im dreijährigen Versuchsbetrieb die Verlängerung nach Köniz nie geplant ist. – Offen bleibt schliesslich, ob bei der Normalvariante das Verhältnis wirklich sinnvoll ist: 8 Min. Umlauf und 7 Min. Stand. Bestünde nicht auch die Möglichkeit im Versuchsbetrieb eine Pendellinie zu führen: Ende Büschiackerstrasse – Eichmatt – Ende Buchholzweg? Somit könnte die Standzeit reduziert werden und das Umsteigen bei der Eichmatt wäre elegant gelöst. – Die Varianten X3.1 und X3.2 sind klar zu verwerfen, denn es gibt keinen vernünftigen Grund eine neue eigene Strassenverbindung zwischen Talbodenstrasse und Schwandenstrasse zu erstellen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Wegen den Wendemöglichkeiten muss die Haltestelle vor dem Kreisel sein. Benutzt der Bus die gleiche Haltestelle wie der Bus 10 bzw. das Tram, kann er nicht mehr wenden. – Die Einschätzung ist richtig. – Idee ist nicht uninteressant, löst aber Problem der auseinanderliegenden Haltestellen nicht. Zudem ist der Buchholzweg vom Gesetz genügend erschlossen. – Einschätzung wird geteilt.
EVP Köniz	– Die Verbindung hinauf nach Schliern wurde nicht untersucht. Die Stärkung des Dorfkerns (Läden) von Schliern wäre ein positives Argument für diese Variante.	– Die Frage wurde diskutiert und es mussten Prioritäten gesetzt werden. Die direkte Anbindung an die Linie 10 hat 1. Priorität.
FDP Köniz	– Die Variante X1 - Shuttlebetrieb zwischen Endhalt zuhinterst im Büschiacker-Quartier und dem Eichmatt-Kreisel ist die einzig sinnvolle Lösung.	– Einschätzung wird geteilt.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> - Als Ergänzung / Alternative wäre allenfalls ein Rundkurs während der Hauptverkehrszeiten einzuführen. Dies anstelle des fixen Taktfahrplanes von 15 Minuten. - Ein 15-Minuten-Takt bringt absolut nichts, weil in dieser Zeit die Strecke zu Fuss zurückgelegt werden kann. - Damit das Angebot attraktiv ist und auch genutzt wird, wären demzufolge die Taktintervalle in den Hauptverkehrszeiten zu verkürzen. - Als Hauptverkehrszeit (HVZ) - in Abweichung der im Bericht genannten Zeiten - 06.30h-08.00h; 11.30h - 13.30; 16.30h-18.30h. - Demgegenüber stehen jedoch finanzielle Erwägungen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rundkurse haben verschiedene Nachteile (längere Fahrzeiten für viele Passagiere, Problem der Endhaltestelle u.a). Auch sollte die Linienführung den ganzen Tag gleich sein. - Ein dichter Takt ist finanziell nicht vertretbar. - Falls die Nachfrage steigt, sind Taktverdichtungen möglich. - Die detaillierten Festlegungen der HVZ werden bei der Realisierung des Versuchsbetriebs noch abschliessend diskutiert. Leichte Anpassungen im Sinne der Mitwirkenden sind denkbar (z.B. 6.30 statt 6.00) - Einschätzung wird geteilt.
Grünliberale Partei Köniz	<p>Obgleich die Grünliberalen einen Busbetrieb angesichts der Bedarfslage nicht für nötig halten, sei der Vollständigkeit halber eine Variante erwähnt, die nicht aufgeführt wurde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Anbindung an den Bahnhof Köniz könnte auch von der Bahnstation Moos aus über die Schwarzenburgstrasse erfolgen. Diese Variante hätte keine Probleme mit Doppelspurigkeiten auf der Muhlernstrasse. Sie würde jedoch nicht die Möglichkeit lassen, später mittels Büssliackerbus eine Haltestelle beim Werkhof zu plazieren. Bei Bedarf nach so einer Haltestelle könnte man diesen aber später immer noch mit der Tramlinie 10 bedienen. - Die beschriebene Variante hätte allerdings dieselben Investitionskosten wie die Varianten X2 und X3, weswegen sie aus unserer Sicht ebenfalls nicht in Frage kommt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diese Variante wurde 2004 geprüft. Das Problem liegt darin, dass im Streckenabschnitt Moos-Köniz kaum Menschen erschlossen werden. - Einschätzung wird geteilt.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Die SP erachtet die verschiedenen Varianten als nachvollziehbar. Sie bevorzugt für die erste Versuchsphase die Variante X1.1. Damit werden die Grundbedürfnisse abgedeckt, und es ist die Variante, welche die kleinsten baulichen Eingriffe erfordert. - Die Variante X1.2 mit einer Linienführung in NVZ bis Köniz Bahnhof ist in einer späteren Phase – und falls die Nachfrage gut ist – wünschenswert, scheint der SP aber zu Beginn der Versuchsphase nicht zwingend, da ein Umsteigen auf die Linie 10 beim Eichmattkreisel zumutbar ist. Allerdings scheinen der SP lange Standzeiten in NVZ wenig sinnvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> - Als weitere Variante zu X1.2 schlagen wir vor, auch/oder das Zentrum von Schliern zu bedienen. Für die verbleibenden Läden wäre eine zusätzliche Verkehrsverbindung wünschenswert, gerade auch Arzt und Zahnarzt wären so besser erreichbar. Mit einem kleinen Bus könnte evtl. direkt durch das Zentrum gefahren werden und man käme der 10er-Linie nicht in die Quere. - Die Variantenansätze X2 und X3 scheinen der SP zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. 	<ul style="list-style-type: none"> - Zielsetzung ist grundsätzlich richtig. Bei der Abwägung der Prioritäten wurde der direkten Verknüpfung mit der Linie 10 1. Priorität gegeben. - Einschätzung wird geteilt.
PR 2	<ul style="list-style-type: none"> - Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung „Büsschiacker“ (Kapitel 6):mit dem Deckungsbetrag von lediglich 20 % erscheint die Nachfrage nicht nachgewiesen zu sein. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wir sind der Überzeugung, dass die Linie durchaus eine Chance haben könnte.
PR 3, PR 6, PR 7, PR 12, PR 13	<ul style="list-style-type: none"> - Betriebszeiten Shuttle Bus Talboden: Mo.-Fr., 6.30 -9.00 Uhr, 11.00- 14.00 Uhr, 16.00-19.30 Uhr. Samstag 6.30- 9.00 Uhr, 11.00-14.00 Uhr, 16.00-19.30 Uhr. Arztbesuche, einkaufen etc. - Weitere Entwicklungskonzepte möglich (Moos). 	<ul style="list-style-type: none"> - Diese ausgedehnten Betriebszeiten führen zu höheren Kosten, die sich für eine erste Phase nicht rechtfertigen lassen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 4	<ul style="list-style-type: none"> - Momentan scheint uns die Variante Büsschiacker-Eichmatt die beste zu sein. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 5	<ul style="list-style-type: none"> - Die verschiedenen Varianten sind plausibel. Es besteht kein grosser Bedarf bis zur S-Bahn ins Moos. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zu einem späteren Zeitpunkt zu beurteilen sein.
PR 8	<ul style="list-style-type: none"> - Ja. Die Varianten sind plausibel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 9	<ul style="list-style-type: none"> - PR9 braucht sowohl die S6 ab Moos wie der 10er Bus ab Eichmatt. Ideal wäre wenn der Bus beide Haltestellen bedienen würde. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird als mittel- bis langfristige Option vorgeschlagen.
PR 10	<ul style="list-style-type: none"> - X1 wurde reichen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ist so vorgesehen.
PR 11	<ul style="list-style-type: none"> - Ja. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 15	<ul style="list-style-type: none"> - Danke schon. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 16	<ul style="list-style-type: none"> - Variante X1 ist für den Versuchsbetrieb i.o. Variante X2 evtl. für späteren Betrieb vorsehen. Variante X3 nicht weiterverfolgen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 17	<ul style="list-style-type: none"> - Siehe 2. Falls ein Versuchsbetrieb, dann nur in der Variante X1. Ab 2020 - mit 15' Takt der S-Bahn könnte nochmals über die Variante X3 diskutiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 18	<ul style="list-style-type: none"> - Der Grundgedanke der Variante X3, welche nicht 	<ul style="list-style-type: none"> - Es wurden verschiedene Lösungen erarbeitet und zur

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR 19	<p>weiterverfolgt wird, grenzt alleine in der Basis an eine Zumutung, ja, an eine Frechheit. Lebens- und Wohnqualität würden aufs übelste mit Füßen getreten. Zudem führt das Projekt grösstenteils durch eine Landwirtschaftszone.</p> <p>– Die Verbindungen ab Schliern mit dem Bus sind hervorragend und sollten beibehalten bleiben.</p>	<p>Diskussion gestellt. Dies ist so üblich in einer Demokratie. Kritische Bemerkungen können auch anständig eingebracht werden.</p> <p>– Dies wird nicht in Frage gestellt.</p>

Zu Frage 4: Grobvergleich der Variantenansätze (Kapitel 7)

Haben Sie Ergänzungen zum Grobvergleich der Variantenansätze?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	– Nein.	– Wird zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Der Variantenvergleich ist kurz und bündig. Das Fazit ist – so wie die Analyse aufgebaut ist – korrekt. – Eine Verbindung zur S6 in Moos braucht es nicht. – Wieso im Versuchsbetrieb während der NVZ kein Bus fährt, ist nicht nachvollziehbar. – Bei der Verlängerung des Busses bis Köniz wäre die Idee einer Bushaltestelle "Werkhof" zu begrüßen, wobei sich hier die Frage stellt, ob der Werkhof nicht eher in den HVZ angefahren werden sollte. – Bei der Variante X1.1 stellt sich auch die berechtigte Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, den Bus ins Zentrum von Schliern zu führen. Somit könnte das Schlierner Zentrum aufgewertet werden. Sobald der Bus in den NVZ bis nach Köniz fährt, "entfernen" sich die Bewohner/innen vom Büssiacker definitiv von Schliern. Schliern wird dann immer mehr zu einem Wohn-Satellit ohne eigene Identität. Dies darf mit der öV-Erschliessung des Büssiackers auf keinen Fall geschehen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Als mittel- bis langfristige Option aus unserer Sicht interessant, da mit einer kurzen Fahrzeit das Zentrum Bern bzw. der HB Bern erreicht werden kann. – Die Nachfrage geht stark zurück was die Chance verringert, dass die Linie nach drei Jahren ins Grundangebot aufgenommen wird. – Wir haben hier zwei sich konkurrenzierende Ziele: entweder wird der Büssiacker optimal ans Ortszentrum Schliern angebunden oder optimal an die Linie 10 angebunden. Die Priorität wurde auf die optimale Anbindung an die Linie 10 gelegt.
EVP Köniz	– Keine.	– Wird zur Kenntnis genommen.
FDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Der Grobvergleich ist aussagekräftig. – Die Variante X1 - Shuttlebus Eichmatt-Kreisel - Endpunkt Büssiacker ist das ideale Angebot; anzupassen sind lediglich die Taktintervalle in der HVZ (oder eben Rundkurs). – Ein Angebot Büssiacker- Köniz- Moos ist nicht opportun (Zug alle 30') und macht - wie im Bericht erwähnt - wenig Sinn. – Die im Bericht genannte Absicht, von der Variante X2: Shuttle Eichmatt-Kreisel - S-Bahn-Haltestelle Moos via Büssiackerstrasse und der Variante X3: Shuttlebus zwischen Eichmatt-Kreisel und S-Bahn Haltestelle Moos via neue Verbindungsstrasse südlich Büssiackerquartier) abzusehen, findet unsere volle Unterstützung. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Wird zur Kenntnis genommen. – Diese Variante wird interessant wenn die S-Bahn im 15'-Takt verkehrt. – Die Frage der genauen Linienführung ist zu gegebenem Zeitpunkt im Detail zu diskutieren.

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büssliacker – Auswertung der Mitwirkung

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Grünliberale Partei Köniz	– Keine Ergänzungen.	– Wird zur Kenntnis genommen.
SP Köniz	– Zu Variantenansatz X1 vgl. Bemerkungen oben (Verlängerung in NVZ bis Schlieren Zentrum).	– –
PR 2	– Der Bau einer zusätzlichen Strasse ist wohl kaum realistisch realisierbar. Ausgerechnet in der Zeit mit schwacher Auslastung soll das bessere Angebot mit Fahrten bis Bahnhof Köniz gelten. Angebot muss auf Nachfrage abgestimmt werden. Es braucht kein künstliches Angebot um die Standzeiten der Chauffeure zu verkürzen.	– Die Frage der genauen Linienführung ist zu gegebenem Zeitpunkt im Detail zu diskutieren.
PR 3, PR 6, PR 7, PR 13	– Favorit X1 (X1.2) Köniz	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR 9	– Bevorzugt die Variante X2, da er die Bahn mehr benutze als den Bus.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR 16	– Der Bau einer neuen Verbindungsstrasse im Büssliackerquartier ist ein vollkommener Unsinn; diese Planung muss gestoppt werden.	– Die Frage der genauen Linienführung ist zu gegebenem Zeitpunkt im Detail zu diskutieren.
PR 17	– Siehe 2. Falls es dennoch zu einem Versuchsbetrieb kommt, soll auch eine Variante mit einem Elektrobus geprüft werden. Die 30er Zone, sowie die kurzen Strecken wären ideal. Siehe "Zermatt" oder z.B. www.elektrobusse.com	– Elektrobusse sind teurer als normale Busse. Die Differenz der Kosten müsste die Gemeinde übernehmen.
PR 18	– Variante X1 mit einer Wendeschleife auf der Talbodenstrasse im Bereich des Tennisplatzes, wäre die einzige einigermaßen verträgliche Variante.	– Setzt Investitionskosten in der Grössenordnung von ca. Fr. 180'000.– inkl. Personenunterstand voraus. Für einen Versuchsbetrieb ist dies zuviel.
PR 19	– Wenn schon der ÖV ins Quartier kommt und durchgesetzt wird, so muss der Bus dringend bis Köniz verkehren und das von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss. Gleich wie die Linie 10. Gute Anschlüsse auf die Linie 10 in Köniz.	– Dieser Lösungsansatz ist klar zu teuer und würde dazu führen, dass der Bus von Anfang an die Anforderungen des Kantons nicht erfüllen könnte.

Zu Frage 5: Versuchsbetrieb (Kapitel 6.5)

Können Sie die Wahl des Ansatzes X1 nachvollziehen und erachten Sie die Variante als zweckmässig? Erachten Sie den Versuchsbetrieb als zielführend?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	– Prinzipiell ist die Variante X1 die einfachste und am schnellsten realisierbare Variante, wobei die Untervariante X1.1 respektiv die oben vorgeschlagene Variante "Schliern Zentrum" ebenso eine Berechtigung für einen Versuchsbetrieb hat. – Sobald es sich beim Versuchsbetrieb zeigt, dass der Bus massiv unter den Erwartungen genutzt wird, muss der Versuchsbetrieb frühzeitig abgebrochen werden können.	– Wird zur Kenntnis genommen. – Der Versuchsbetrieb kann bei Bedarf abgebrochen werden.
EVP Köniz	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
FDP Köniz	– Ein Versuchsbetrieb kann zielführend sein, jedoch sind finanzielle/Auslastungserwägungen miteinzubeziehen. – Auch dürfte ein derartiger Versuchsbetrieb Begehrlichkeiten an anderen Orten der Gemeinde wecken.	– Um diese Frage zu klären wird ein Versuchsbetrieb durchgeführt. – Politische Vorstösse können überall entstehen.
Grünliberale Partei Köniz	– Angesichts der Bedarfslage halten wir die Variante X1 zu den HVZ und ohne Verlängerung zum Bahnhof Köniz ebenfalls für die einzige unter den vorgestellten Varianten, die, wenn überhaupt, in einem Testbetrieb zur Anwendung kommen sollte. Insbesondere stehen die Varianten X2 und X3 aufgrund der mit ihnen verbundenen hohen Investitionskosten nicht zur Diskussion, zumal mit dem 15'-Takt der S6 ab 2020 ohnehin eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung des hinteren Büssliackers geplant ist, deren Auswirkung auf die Nutzung der S6 dann zunächst evaluiert werden sollte. – Da es sich bei der vorgeschlagenen Variante X1 um eine sehr kurze Verkehrslinie handelt, stellt sich uns ausserdem die Frage, ob wirklich ein dreijähriger Test vonnöten ist, um die Bedarfsabklärungen vorzunehmen. – Der Testbetrieb birgt aus unserer Sicht die Gefahr, dass nach mehrjähriger Etablierung des Quartierbusses und zu geringen Fahrgastzahlen Empörung aufkommt, wenn die Buslinie	– Wird zur Kenntnis genommen. – Jede neue Linie braucht eine Anlaufzeit. Falls die Linie erfolgreich ist muss die Region via Regierungsrat an den Grossen Rat Antrag auf Aufnahme ins Grundangebot stellen. Dies dauert 6–9 Monate. Richtig ist, dass nach ca. 2 Jahren absehbar ist, Erfolg hat oder nicht. – Dieses Risiko besteht. Auf der anderen Seite kann klar aufgezeigt werden, dass das Angebot zu wenig genutzt wird.

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büschiacker – Auswertung der Mitwirkung

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	wieder eingestellt werden soll.	
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Die SP kann die Wahl des Ansatzes X1 für den Beginn des Versuchsbetriebs gut nachvollziehen und unterstützt diese. Morgens scheint ein Betrieb erst ab 6.30 Uhr dafür bis 9 Uhr allerdings sinnvoller. - Die Dauer der Versuchsperiode von drei Jahren ist lange – es ist sehr wichtig, dass die Nutzung engmaschig verfolgt wird, damit nötige Anpassungen bei Bedarf rasch vorgenommen werden können. Gerade die Erschliessung auch während des vormittags und nachmittags sowie am Samstag ist wegen der Bevölkerungsstruktur im Büschiackerquartier (viele Familien und ältere Personen) in Zukunft wünschenswert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Bei der Ausarbeitung des Fahrplans wird die Ausdehnung der HVZ noch im Detail geprüft und festgelegt. - Der Versuchsbetrieb wird eng begleitet und periodisch werden die Nachfragezahlen analysiert.
PR 2	<ul style="list-style-type: none"> - Zu den 3 Jahren gibt es keine Alternative. 	<ul style="list-style-type: none"> - Nein.
PR 3, PR 6, PR 7	<ul style="list-style-type: none"> - Kosten/Nutzen= ja. Nach Versuchsbetrieb = Entscheid 	<ul style="list-style-type: none"> - Der Versuchsbetrieb zeigt, ob die Erwartungen erfüllt werden können oder nicht.
PR 4	<ul style="list-style-type: none"> - Die Wahl ist nachvollziehbar und zweckmässig. Der Versuchsbetrieb wird als zielführend erachtet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 5	<ul style="list-style-type: none"> - Erachtet diese Variante als zweckmässig, auch wenn PR 5 einen dichteren Fahrplan vorziehen würde. Hofft spätere Aufstockungsmöglichkeiten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 8	<ul style="list-style-type: none"> - X1 ist sicher einen Versuch wert. Den Versuchsbetrieb wird als zielführend erachtet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 9	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, die stark eingeschränkten Betriebszeiten aus Kostengründen führen eventuell nicht zum gewünschten Erfolg. Wichtig ist auch noch der Standort der Haltestellen. Wenn PR 9 länger als 5 bis 7 Minuten auf den Bus warten muss, geht er wahrscheinlich zu Fuss. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen.
PR 10, PR 15	<ul style="list-style-type: none"> - Ja. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 14	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, starten Sie den Versuchsbetrieb so bald als möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 15	<ul style="list-style-type: none"> - Die Variante X1 ist für den Versuchsbetrieb zweckmässig. Die Betriebszeiten müssen gegenüber dem Vorschlag ausgedehnt werden. Die Buslinie soll ja nicht nur den berufstätigen dienen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. Die Betriebszeiten werden sicher noch überprüft, aber mit einer grossen Ausdehnung kann nicht gerechnet werden.
PR 18	<ul style="list-style-type: none"> - Der Versuchsbetrieb über 3 Jahr ist zu lang, obwohl diese Zeitspanne angeblich vom Kanton so vorgeschrieben wird. Kosten Nutzen Abgleich stehen in keinem Verhältnis. 	<ul style="list-style-type: none"> - Diese 3 Jahre haben sich bei anderen Versuchsbetrieben bewährt.
PR 19	<ul style="list-style-type: none"> - Bringt nichts. Geld anders gebrauchen. Sollte wenn der Bus 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird nicht geteilt.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	kommt ins Grund Angebot aufgenommen werden. Nicht immer diese Versuche.	

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

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus ihrer Optik bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
BDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Das Büschiacker Quartier ist vor allem für ältere Leute ohne Auto ganz klar mit dem öV zu wenig erschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die ansässige Bevölkerung muss grossmehrheitlich hinter dem Bus stehen. Im Weiteren sollte mit diesem Versuchsbetrieb auch der MIV auf der Talbodenstrasse gemessen werden respektive logischerweise abnehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
EVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Wie kann die Bus-Aggregation (2er-, 3er-, 4er-Päckli) auf der Strecke 10 vermieden werden (z.B. durch gezieltes Wenden vor der Endhaltestelle)? 	<ul style="list-style-type: none"> – Durch den Bau des Trams.
FDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bedürfnisse der Bevölkerung dieses Quartiers sind allenfalls erneut abzuklären. – Dies entspräche einem Update der Umfrage-Ergebnisse aus dem Jahr 2004 (das Quartier ist seit 2004 ziemlich gewachsen). – Es ist definitiv von einer Verlängerung der Quartierbuslinie in den Schwachlastzeiten (NVZ) bis zum Bahnhof Köniz abzusehen, eine derartiges "à la carte Angebot" ist abzulehnen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Versuchsbetrieb klärt die Bedürfnisse am besten. – Durch Umfragen kann die Nachfrage nicht zuverlässig beurteilt werden. – Steht nicht zur Diskussion.
Grünliberale Partei Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Sollte der Beschluss gefasst werden, dass ein Testbetrieb durchgeführt wird, so schlagen die Grünliberalen vor, dass hierfür ein Elektrobuss verwendet wird. Dafür sprechen neben dem Schadstoff- und dem Lärmausstoss die geringen Anforderungen an Geschwindigkeit und Reichweite des Busses. – Folgende Fragen haben die Grünliberalen zur weiteren Planung: <ul style="list-style-type: none"> 1. Ihr Bericht legt die Annahme nahe, dass ein behindertengerechter Ausbau der Haltestelle beim Wendeplatz hinten im Büschiacker keine wesentlichen Kosten bedeuten würde. Ist diese Annahme korrekt? 2. Was wäre aus Ihrer Sicht ein erfolgreicher Kostendeckungsgrad für den Büschiackerbus? 	<ul style="list-style-type: none"> – Elektrobusse sind teurer. Die Mehrkosten müssten durch die Gemeinde finanziert werden. – Im Rahmen des Versuchsbetriebs werden bei den Haltestellen keine grossen Investitionen vorgenommen (widersprechen dem Prinzip). – Die Vorgaben sind in der kantonalen Gesetzgebung klar geregelt: Mit täglich 35 Kurspaaren würde diese Kleinbuslinie der Angebotsstufe 3 zugeteilt und muss

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büsschiacker – Auswertung der Mitwirkung

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
		einen Kostendeckungsgrad von mindestens 25% erreichen, als Zielwert werden 45% verlangt.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Die SP Köniz begrüsst es, dass die ÖV-Erschliessung mit einem Versuchsbetrieb überprüft werden soll. Eine öV-Erschliessung des Büsschiacker wird schon lange immer wieder diskutiert, mit dem vorliegenden Vorschlag liegt ein schlanke Variante vor, die mit finanziell vertretbarem Aufwand eine sinnvolle Lösung offeriert. - Bei der weiteren Planung müsste beachtet werden, dass Einmündung des Sichelwegs in die Talbodenstrasse bereits heute unübersichtlich ist, sowohl für Fussgänger wie auch für Autofahrer. Eine Bushaltestelle in diesem Bereich dürfte die Übersicht nicht verbessern. So würde etwa eine durchgehende Markierung für Fussgänger o. ä. entlang der Talbodenstrasse die Situation für die Fussgänger entschärfen und die Vortrittsrechte klarer regeln (der Rechtsvortritt aus dem Sichelweg wird meist missachtet). - Da auch bei Inbetriebnahme eines Versuchsbetriebs weiterhin die S-Bahn-Station Moos ein möglicher Anschluss für Anwohner bleibt, sollte diese für Fussgänger besser erschlossen werden. Insbesondere der Feldweg, der als Durchgang zwischen Büsschiacker und Schwandenstrasse dient, ist im Winter und nach starken Niederschlägen sehr schlecht passierbar. Ein angemessener Ausbau und eine Beleuchtung wären hier angebracht. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zur Kenntnis genommen. - Liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.
PR 1	<ul style="list-style-type: none"> - Ich bin für einen 3-jährigen Versuchsbetrieb. Meine Familie und ich werden den Bus nicht benutzen, da wir nahe an der Haltestelle Eichmatt wohnen. Als direkter Anwohner ist es mir ein grosses Anliegen, dass die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen mit Tempo 30 an der Talbodenstrasse aufrechterhalten bleiben. Als vor einigen Jahren von einem Busbetrieb die Rede war, hat es geheissen, Tempo 50 werde bei einem Busbetrieb beibehalten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 2	<ul style="list-style-type: none"> - Anstelle eines ordentlichen Busbetriebs kann ev. ein Rufbus ins Leben gerufen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Rufbus ist keine Alternative in einem dicht besiedelten Gebiet.
PR 3, PR 6, PR 7	<ul style="list-style-type: none"> - Einbindung der politischen Parteien. Viele Neinsager ausserhalb des Einzugsbereichs. 	<ul style="list-style-type: none"> - Es hatten alle Parteien und Personen die Möglichkeit sich im Rahmen der Mitwirkung zu äussern.
PR 4	<ul style="list-style-type: none"> - Die Fahrzeiten sind sehr gut für Berufstätige, nicht aber für Rentner, die z. B. nur zum Einkaufen fahren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ziel wäre ein Ausbau des Betriebs wenn sich der Bus bewährt hat.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR 8	– Bei Grossanlässen (Festen usw.) in der Stadt oder auch in Köniz könnte der Kleinbus überfordert sein.	– Ist für einzelne Kurse nicht auszuschliessen.
PR 9	– Das Tramprojekt findet PR 9 wenig sinnvoll und es wird keine Verbesserung bringen. Es ist ein Prestigeprojekt, das viel Geld kostet und wenig bringt. Im Gegenteil durch die jahrelange Bauerei kommt es zu inakzeptablen Störungen im gesamten Verkehr. Zuerst braucht es eine sinnvolle Umfahrung des Zentrums. Die Lösung wie sie im Moment im Zentrum Könitz ist, führt immer wieder zu Staus und massiven Verkehrsbehinderungen auch im öV. Den gesamten Verkehr einer Hauptachse durch eine Tempo 30 Zone zu führen mit so vielen Fussgängerquerungen ist kaum noch nachvollziehbar.	– Diese Fragestellung steht hier nicht zur Diskussion.
PR 10	– Bin grundsätzlich sehr froh über diesen Versuch. Auch verschiedene andere Bewohner haben mir bei einem persönlichen Gespräch den Wunsch angebracht, man möge doch endlich auch dieses Quartier an den öffentlichen Verkehr anbinden. Begrüssen würden wir natürlich eine direkte Verbindung bis nach Köniz.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR 18	– Dieser Fragebogen muss jeder betroffenen Wohneinheit zugestellt werden. Nur so kann genau ermittelt werden, ob ein Bedürfnis nach einem ÖV-Anschluss besteht oder nicht. Alles Andere ist unprofessionell und realitätsverzerrend.	– Mitwirkungen sind nie repräsentativ und trotzdem geben die ein gutes Bild der Stimmung. Einzig der Versuchsbetrieb kann aufzeigen, ob effektiv eine Nachfrage besteht.
PR 19	– Tram brauchen wir nicht, den im Raum Köniz, Schliern haben wir ein gutes ÖV Angebot mit dem Bus.	– Diese Fragestellung steht hier nicht zur Diskussion.



Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Bereich Verkehr
Spitalgasse 34
Postfach 5965
3001 Bern

Zuständige Verwaltungsstelle:
Abteilung Verkehr und Unterhalt

Urs Reischmann
Kommunikation/Spez.Aufgaben

T 031 970 94 03
F 031 970 92 11
urs.reischmann@koeniz.ch

Köniz, 19. Mai 2010 rei

Überprüfung ÖV-Erschliessung Büsschiacker Stellungnahme des Gemeinderates

Sehr geehrter Herr Rupp
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat bedankt sich für die Gelegenheit, zum Kurzbericht vom 22. Dezember 2009 'Überprüfung ÖV-Erschliessung Büsschiacker' Stellung nehmen zu können. Der Bericht fasst die Problematik der ungenügenden ÖV-Erschliessung in Schliern nachvollziehbar zusammen und kommt zu einem plausiblen Fazit.

Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass:

- 300 – 350 Einwohnerinnen und Einwohner im Büsschiacker ausserhalb der Einzugsbereiche bestehender öV-Haltestellen wohnhaft sind und deshalb als nicht erschlossen gelten,
- eine ÖV-Erschliessung des Büsschiackers nur mit einer eigenen Buslinie ins Quartier erreicht werden kann,
- im Bericht vom 22. Dezember 2009 die Variante X1.1 mit einem Shuttlebus Büsschiacker – Eichmattkreisel zu den Spitzenzeiten als Versuchsbetrieb vorgeschlagen wird,
- diese Variante, je nach Erfolg, aufwärtskompatibel ausgebaut werden kann,
- die Mitwirkungseingaben von Parteien und Einzelpersonen aus der Gemeinde Köniz die vorgeschlagene Variante X1.1 grösstenteils zustimmend beurteilen,
- die Gemeinde im schlechtesten Fall einen Anteil von 47 Prozent, jährlich ausmachend Fr. 103'000.--, an den Versuchsbetrieb zu leisten sowie die Haltestelleninfrastruktur zu erstellen hat,
- der Versuchsbetrieb drei Jahre dauert,
- der Kanton zugesichert hat, nach der Zustimmung der Gemeinde Köniz, seinen Beitrag zu leisten und den Versuchsbetrieb bestellen wird (mündliche Zusicherung seitens des Amtsvorstehers AöV),
- der Versuchsbetrieb im Zeitraum vom Dezember 2011 – im Dezember 2014 gefahren wird.

Vor diesem Hintergrund stimmt der Gemeinderat dem Versuchsbetrieb Buserschliessung Büsschiacker gemäss Bericht vom 22. Dezember 2009, Seite 16, Kapitel 6.5 zu. Dies unter Vorbehalt der Genehmigung des Betrages durch das Parlament.

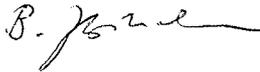
Für die konstruktive Zusammenarbeit im Interesse der Förderung des öffentlichen Verkehrs bedankt sich der Gemeinderat bei allen beteiligten Partnern.

Im Namen des Gemeinderates

Luc Mentha
Gemeindepräsident



Beatrice Zbinden
Gemeindeschreiberin



Linienführung Bestvariante X.1

Die gewählte Untervariante X1.1 unterscheidet sich nur in den Betriebszeiten

