

Parlamentssitzung 26. Mai 2015

Traktandum 9

1506 Interpellation (Parlamentariergruppe 3097 Liebefeld) "Viertelstundentakt der S6 in Köniz"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

In der Zeitung «Der Bund» vom 30. November 2014 wurde in einem Artikel über die Einführung des Viertelstundentakts auf der S6 Christian Aebi, Co-Leiter des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr, mit folgender Aussage zitiert: «Der Bund ist der Ansicht, dass die Taktverdichtung bis 2025 nicht möglich ist. Wir sind anderer Meinung.»

Die möglichst rasche Einführung des Viertelstundentakts ist nach der Ablehnung von Tram Region Bern (TRB) wichtiger denn je. Unsicherheiten müssen deshalb rasch ausgeräumt und Verzögerungen mit allen Mitteln vermieden werden. Die Unsicherheiten dürfen sich nicht auf andere Vorhaben übertragen, die nach dem Nein zum TRB entschlossen angegangen werden müssen. Zum Beispiel auf die Attraktivitätssteigerung der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld und auf die Langsamverkehrsverbindung vom Neuhausplatz zum Liebefeldpark, mit der auch der Zugang zur S-Bahn-Haltestelle verbessert wird.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wer entscheidet, ob der Viertelstundentakt 2025 eingeführt wird: der Bund oder der Kanton?
2. Der Kanton geht offenbar davon aus, dass zwei Bedingungen erfüllt sein müssen, um den Viertelstundentakt einzuführen: der Hauptbahnhof Bern muss umgebaut sein und die Bahngleise in Holligen müssen entflochten sein. Bis wann sind diese beiden Bedingungen erfüllt?
3. Der Bund geht offenbar davon aus, dass für die Einführung des Viertelstundentakts auch eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit vor Köniz, zum Beispiel ein neues Doppelgleis zwischen Köniz und Liebefeld, realisiert werden muss. Bis wann könnte diese Bedingung erfüllt sein?
4. Ist der Gemeinderat bereit, sich mit allen politischen Mitteln, auch im Grossen Rat, für die schnellst mögliche Einführung des Viertelstundentakts einzusetzen?
5. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS rasch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld umzusetzen?
6. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS (nochmals) zu prüfen, ob der seit langer Zeit geplante bessere Zugang zur S-Bahn-Haltestelle aus dem Raum Neuhausplatz rascher als bisher angenommen realisiert werden kann?
7. Muss der Bahnhof Köniz für den Viertelstundentakt der S 6 und für zusätzlichen Busse ausgebaut werden?
8. Plant der Gemeinderat im Zusammenhang mit der Entwicklung des S-Bahn-Angebots weitere Massnahmen (z.B. Park&Ride-Angebote, Unterführung Könizstrasse)?

Eingereicht

9. Februar 2015

Unterschrieben von 35 Parlamentsmitgliedern

Hugo Staub, Vanda Descombes, Philippe Guéra, Beat Haari, Christian Roth, Barbara Thür, Ueli Witschi, Ruedi Lüthi, Martin Graber, Annemarie Berlinger-Staub, Bruno Schmucki, Stephe Staub-Muheim, Iris Widmer, Elena Ackermann, Jan Remund, Christoph Salzmann, Erica Kobel-Ippen, Hermann Gysel, Casimir von Arx, Mathias Rickli, Hansueli Pestalozzi, Adrian Burkhalter, Fritz Hänni, Hans Moser, Stefan Lehmann, Thomas Verdun, Christoph Nydegger, Bernhard Lauper, Elisabeth Rüeegsegger, Stephan Rudolf, Thomas Marti, Heidi Eberhard, Andreas Lanz, Markus Willi, Heinz Nacht

Antwort des Gemeinderates

Ausgangslage

Der Gemeinderat anerkennt den grossen Willen des Parlamentes, die anstehenden Verkehrsfragen im Raum Köniz/Liebefeld anzugehen und gemeinsam zu lösen. Die Frage nach dem Einführungszeitpunkt des Viertelstundentaktes auf der S 6 ist dabei ein entscheidendes Element.

In der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (ZMB) aus dem Jahr 2008 wurde empfohlen, im Korridor Köniz die S-Bahn S6 auf den ¼-Stundentakt auszubauen und die Bus-Linie 10 auf Tram-betrieb umzustellen um die künftige Verkehrsnachfrage decken zu können. In der Variantenbeurteilung wird festgehalten, dass ein Ausbau der S-Bahn mit der Erstellung der Haltestelle Waldegg primär die Linie 17 (Hauptbahnhof – Köniz Weiermatt) entlasten wird. Diese verkehrt heute in den Spitzenzeiten im 7.5-Minutentakt und weist keine Kapazitätsprobleme auf.

Nach dem negativen Volksentscheid zum Tramprojekt Ostermundigen – Bern – Köniz steht vor allem im Fokus, wie stark ein ¼-Stundentakt der S-Bahn S6 auch die Linie 10 entlasten kann. Diese Frage wird die Prüfung der verschiedenen Massnahmen im Rahmen der bevorstehenden Erarbeitung des Angebotskonzeptes Köniz/Liebefeld zeigen. Fakt ist, dass der heutige ½-Stundentakt der S6 über zahlreiche und attraktive Anschlüsse im Bahnhof Bern auf das Fernverkehrs- und S-Bahnnetz ermöglicht. Mit der vorgesehenen Einführung des ¼-Stundentaktes ergeben sich vorwiegend Anschlüsse auf ein paar wenige S-Bahnlinien. Wie bereits in der Vorstossbeantwortung zum Postulat 1423 „Zukunft Buslinie 10“ aufgezeigt (Medienmitteilung des Gemeinderates vom 5. Februar 2015), sind die entsprechenden Prüfungsaufträge an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Februar 2015 vom Gemeinderat erteilt worden.

Die Inhalte der Antworten auf die Fragen 1 – 3 sowie 7.1 wurden beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons eingeholt. Im Wesentlichen gilt der Stand des Planungsberichtes zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vom 11. Dezember 2013. Er ist im Internet wie folgt abrufbar:

http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_2_TE_S-Bahn_Bern_Planungsbericht_D.PDF

1. Wer entscheidet, ob der Viertelstundentakt 2025 eingeführt wird: der Bund oder der Kanton?

Der Grosse Rat des Kantons Bern (GR) wird voraussichtlich im übernächsten Angebotsbeschluss (2022-2025) den Angebotsausbau auf der S6 beschliessen und er muss im entsprechenden Jahr das Budget dafür bereitstellen. Auf der Grundlage dieser Beschlüsse bestellt das Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) das Angebot bei der BLS. Der ¼-Stundentakt auf der S6 ist Bestandteil der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern.

Voraussetzung für den Angebotsausbau ist, dass der Bund die notwendigen Infrastrukturausbauten finanziert und SBB und BLS mit der Ausführung beauftragt. Gemäss der im Februar 2014 angenommenen Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur Vorlage (FABI), ist ab 2017 ausschliesslich der Bund für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zuständig.

2. Der Kanton geht offenbar davon aus, dass zwei Bedingungen erfüllt sein müssen, um den Viertelstundentakt einzuführen: der Hauptbahnhof Bern muss umgebaut sein und die Bahngleise in Holligen müssen entflochten sein. Bis wann sind diese beiden Bedingungen erfüllt?

Gemäss dem vorerwähnten Planungsbericht zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern sind für den Angebotsausbau auf der S6 (¼-Stundentakt und neue Haltestelle Waldegg) folgende Infrastrukturausbauten notwendig:

- Ausbau des Bahnhofs Bern (Verlängerung der Perrons 5 und 6, Ausbau Westkopf)
- Entflechtung Holligen
- Neue Haltestelle Waldegg
- Doppelspur Liebefeld - Köniz
- Ausbau Köniz - Niederscherli (Erneuerung der Sicherungstechnik)

Die beiden Schlüsselemente „Ausbau des Bahnhofs Bern“ und „Entflechtung Holligen“ sind im Ausbauprogramm „Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur“ (STEP), Angebotschritt 2025 des Bundes enthalten. Die SBB erarbeitet zurzeit die Objektstudien. Es gibt noch keine Bauphasenplanung. Der Kanton rechnet aber mit einer Inbetriebnahme der Infrastrukturen nicht vor 2025.

3. Der Bund geht offenbar davon aus, dass für die Einführung des Viertelstundentakts auch eine zusätzliche Kreuzungsmöglichkeit vor Köniz, zum Beispiel ein neues Doppelgleis zwischen Köniz und Liebefeld, realisiert werden muss. Bis wann könnte diese Bedingung erfüllt sein?

Die neue Haltestelle Waldegg und die Doppelspur Liebefeld - Köniz sind *nicht* im STEP Angebotsschritt 2025 enthalten. Der Kanton hat den Angebotsausbau auf der S6 jedoch für den STEP Ausbausschritt 2030 angemeldet. Der STEP Angebotsschritt 2030 wird zurzeit vom Bundesamt für Verkehr (BAV) erarbeitet. Nach heutiger Planung soll der Ausbausschritt 2030 im 2018 dem eidgenössischen Parlament vorgelegt werden. Wenn das Parlament den Angebotsausbau auf der S6 als Bestandteil des STEP Angebotsschritts 2030 beschliesst, könnte der Kanton die notwendigen Infrastrukturen vorfinanzieren, so dass diese vorgezogen würden und der ¼-Stundentakt mit Abschluss der Baumassnahmen im Bahnhof Bern und der Entflechtung Holligen eingeführt werden könnte.

4. Ist der Gemeinderat bereit, sich mit allen politischen Mitteln, auch im Grossen Rat, für die schnellst mögliche Einführung des Viertelstundentakts einzusetzen?

Wie der Medienmitteilung vom 5. Februar 2015 „Gemeinderat beschliesst Eckwerte für die Verkehrsplanung“ entnommen werden kann, ist dem Gemeinderat die rasche Einführung des ¼-Stundentaktes auf der S6 ein zentrales Anliegen. Er wird sich mit allen politischen Mitteln für die möglichst schnelle Einführung einsetzen.

5. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS rasch Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung der S-Bahn-Haltestelle Liebefeld umzusetzen?

Der heutige Zustand des Bahnhofs Liebefeld weist Verbesserungspotenzial auf. Die Situation ist erkannt und in den entsprechenden Planungsinstrumenten enthalten:

Im genehmigten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) aus dem Jahr 2012 ist der Bahnhof Liebefeld als Einzelmassnahme mit der Priorität B enthalten (Massnahmenblatt V – ÖV 2.1.4c). Im Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teil IV ist die Haltestelle in den Massnahmenblättern des Verkehrs sowie der Siedlung (S1-04-02/S3-04-06 in der Beilage 1) aufgeführt. Daraus wird ersichtlich, dass der Realisierungszeitpunkt ab 2020 festgesetzt ist. Ende 2012 wurde das Testplanungsverfahren abgeschlossen, aktuell liegen die Ergebnisse eines Richtprojektes vor. Dieses dient als Grundlage für die Überarbeitung der baurechtlichen Grundordnung.

Aus dem heutigen Planungsstand kann entnommen werden, dass der im Richtplan Raumentwicklung vorgesehene Zeitraum 2020 für die Realisierung mit Sicherheit beansprucht wird. Im Vorstoss werden jedoch rasche Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung angeregt. Aus Sicht des Gemeinderates kann im Areal der Station Liebefeld nur ein grossflächiges Projekt, wie mit der Testplanung und dem Richtprojekt gestartet, eine offensichtliche Verbesserung der Situation bringen. Die Planungsarbeiten erfolgen in enger Zusammenarbeit mit der BLS als Arealbesitzerin. Da der Gemeinderat in Sofortmassnahmen bei der S-Bahnhaltestelle Liebefeld kein grosses Potenzial erkennen kann, soll darauf verzichtet werden.

6. Ist der Gemeinderat bereit, mit der BLS (nochmals) zu prüfen, ob der seit langer Zeit geplante bessere Zugang zur S-Bahn-Haltestelle aus dem Raum Neuhausplatz rascher als bisher angenommen realisiert werden kann?

Anlässlich einer Petitionsbeantwortung an den Liebefeld Leist vom 31. März 2014 hat sich der Gemeinderat zu dieser Thematik geäussert. Darin wird ersichtlich, dass die Querung Neuhausplatz – S- Bahnhaltestelle Liebefeld/Park nur mit der Arealentwicklung und dem Doppelspurausbau plan- und finanzierbar ist. Dieser Sachverhalt wurde von der BLS bestätigt, daran hat sich zwischenzeitlich nichts geändert.

7. Muss der Bahnhof Köniz für den Viertelstundentakt der S6 und für zusätzlichen Busse ausgebaut werden?

7.1 Für den ¼-Stundentakt der S6 ist kein Ausbau des Bahnhofs Köniz erforderlich. Die Züge werden bis Niederscherli geführt und wenden dort. Damit werden auch Moos und Gasel vom ¼-Stundentakt profitieren. Für die Weiterführung des ¼-Stundentakt nach Niederscherli ist auch kein zusätzliches Rollmaterial erforderlich.

7.2 Die heutige Situation des Busbahnhofs Köniz mit den Linien 29 (Klein Wabern – Niederwangen) und 631 (Köniz – Riggisberg) hat ebenfalls Verbesserungspotenzial. Die Erarbeitung des Angebotskonzeptes Köniz/Liebefeld wird zeigen, ob zusätzliche Massnahmen erforderlich werden.

8. Plant der Gemeinderat im Zusammenhang mit der Entwicklung des S-Bahn-Angebots weitere Massnahmen (z.B. Park&Ride-Angebote, Unterführung Könizstrasse)?

Der Gemeinderat hat sich gegenüber der RKBM sowie dem Kanton (AöV) zur geplanten S-Bahnhaltestelle Waldegg im Liebefeld geäussert. Dem Gemeinderat ist es ein wichtiges Anliegen, dass die direkte Zufahrt ab der Könizstrasse zu den Vidmarhallen für den Individual- und den Langsamverkehr auch mit einer S-Bahnhaltestelle offen bleibt. Eine Bahnlösung à-Niveau, wie sie in der 2. Teilergänzung der S-Bahn noch vorgesehen ist, verunmöglicht aber diese Zufahrt. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Forderung einer Haltestelle in Hochlage, welche ebenfalls die Könizstrasse überqueren würde, an den hohen Kosten scheitern dürfte.

Der Gemeinderat teilt zudem die Einschätzung in der ZMB, wonach eine neue S-Bahnhaltestelle Waldegg vorwiegend die Linie 17 und nicht die Linie 10 entlasten würde. Der Gemeinderat regt bei der RKBM die Prüfung einer neuen Haltestelle der Linie 17 auf der Sägestrasse auf der Höhe des Bahnhofs Köniz an. Diese soll den Umsteigekomfort S6/L17 erhöhen. Die eingeleiteten Prüfaufträge an die RKMB werden zudem zeigen, ob weitere Massnahmen bei den S-Bahnhaltestellen, insbesondere im Liebefeld und Köniz, die Linie 10 entlasten können.

Bezüglich Park&Ride Angebote bei den S-Bahnhaltestellen sollen Fahrgäste möglichst früh auf die S-Bahn umsteigen. Vor diesem Hintergrund sieht der Gemeinderat bei den Haltestellen Liebefeld und Köniz kein Bedarf. Grösseres Potenzial bezüglich P&R weist die S-Bahnstation Mittelhäusern auf. Dieses soll, im Rahmen der Angebotskonzepterarbeitung, in die Überlegungen einbezogen werden.

Eine Unterführung an der Könizstrasse ist weder in einem regionalen noch in einem gemeinde-eigenen Planungsinstrument enthalten und demnach auch nicht vorgesehen. Kostenmässig und städtebaulich stellt ein solches Projekt höchste Ansprüche, eine Realisierung ist daher aus heutiger Sicht unwahrscheinlich.

Köniz, 25. März 2015
Der Gemeinderat

Beilage

- Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde, Teil IV, Massnahmenblatt Siedlung S1-04-02/S3-04-06

Gegenstand:

Bereich S-Bahnhaltestelle Liebefeld

Beschrieb

Das heutige Umfeld der S-Bahnhaltestelle Liebefeld macht einen eher vernachlässigten Eindruck und genügt heutigen und auch künftigen Ansprüchen (Umsteigeknoten Tram – S-Bahn) in keiner Weise.

Zielsetzung

- Schaffung eines städtebaulich markanten Ortes.
- Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung.
- Realisierung einer Überbauung entlang der Schwarzenburgstrasse, südlich der Stationsstrasse.
- Optimale Anbindung der heutigen sowie zukünftigen Arbeitsplätze und Wohnnutzungen.
- Optimierung Gesamtknoten Schwarzenburg- / Stations- / Bündenackerstrasse und Integration Tramhaltestelle.
- Attraktive Umsteigebeziehung / Verknüpfung von Tram zu S-Bahn schaffen.
- Vermeidung von Durchgangsverkehr auf der Stationsstrasse.
Prüfung Option Schliessung Stationsstrasse.
- Realisierung eines Jugendtreffs im südlichen Bereich des Areals.

Planungsinhalte		Stand der Koordination	Festsetzung	Zwischen-ergebnis	Vororientierung
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemischte Nutzung. • Hohe Dichte. 		X		
Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> • Realisierung einer differenzierten Überbauung mit höheren Häusern und/oder Hochhaus entlang des Parks Liebefeld als gebaute räumliche Begrenzung. • Unterbrechung der Bebauung im Bereich der neuen Verbindung Neuhausplatz – Park Liebefeld. Realisierung eines attraktiven öffentlichen Raums, welcher die Verbindung zum Neuhausplatz betont. • Schaffen einer Platzfläche an der Einmündung der Stationsstrasse, resp. schaffen einer attraktiven, räumlichen Beziehung zwischen der künftigen Tramhaltestelle und der neuen S-Bahnstation. • Höhere Gebäude und/oder Hochhaus zur städtebaulichen Akzentuierung des Umsteigeknotens/ der räumlichen Begrenzung Liebefeldpark bei optimaler Einbettung in die umliegende Siedlungsstruktur. Öffentlichkeitsbezogene Nutzungen im Erdgeschoss. • Einbezug der bestehenden angrenzenden Bebauung auf der gegenüberliegenden westlichen Seite des Bahntrasses in die Gesamtplanung. 		X		
				X	

Planungsinhalte		Stand der Koordination	Festsetzung	Zwischen-ergebnis	Vororientierung
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist ein räumlicher Bezug zum Park und Sichtbeziehungen zwischen Park und S-Bahnhaltestelle zu schaffen. 		X		
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Langsamverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Ermöglichung einer optimalen Wegeverbindung zwischen den Haltestellen S-Bahn und Tram. • Integration des Langsamverkehrs auf Stationsstrasse in Platzgestaltung. • Schaffen einer optimalen Anbindung des LV an den Neuhausplatz. • MIV: <ul style="list-style-type: none"> • Eine allfällige aus verkehrstechnischen oder städtebaulichen Gründen notwendige Verschiebung der Stationsstrasse in südliche Richtung (Anbindung Kreisel Bündenackerstrasse) oder Sperrung für den Durchgangsverkehr MIV ist bei der Planung zu berücksichtigen. • Sicherstellen der Erschliessung der heute an der Stationsstrasse grenzenden Überbauungen. • ÖV: <ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung des Doppelspurausbaus der BLS-Linie. • Berücksichtigung ÖV- Planung BLS (Haltestellen-Anordnung). • Berücksichtigung der Planungen Tram Köniz (Haltestellen-Anordnung). • Parkierung: <ul style="list-style-type: none"> • Die Parkierung ist auf dem Areal zu lösen. • Aufgrund der hohen Erschliessungsqualität (Güteklasse B) ist für Arbeitsnutzung eine Reduktion der zulässigen Anzahl Abstellplätze nach Kantonalen Bauverordnung BauV anzustreben, wobei die eingesparten Baukosten zur Qualitätssteigerung der Überbauung und für die Schaffung von Car-Sharing Abstellplätzen einzusetzen sind. • Zielwert: max. 50% der zulässigen Abstellplätze gem. BauV. • Öffentliche Parkplätze zu kundenintensiven Nutzungen sind kostenpflichtig zu bewirtschaften. 		X		
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion investitionsverhindernder Abhängigkeiten. 		X		

Umsetzung

Baurechtliche Grundordnung	<ul style="list-style-type: none"> • Teilbereich ZPP 4/3: neu ZPP 4/7. • Teilbereich Arbeitszone 1: Keine Massnahmen. • Teilbereich Arbeitszone 2: neu Arbeitszone 1, resp. allfällige Integration in ZPP 4/7.
Planungsstand	<ul style="list-style-type: none"> • Testplanung „Areal Station Liebefeld“ (2012).
Realisierungshorizont	<ul style="list-style-type: none"> • Ab 2020.

Umsetzung

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> • Bis Sept. 2012 Überprüfung der Umlegbarkeit/Aufhebbarkeit der best. öffentlichen Leitungswerke. • 2014/15: Revision der Zone mit Planungspflicht ZPP 4/3 mit Volksabstimmung. • Entscheid über Schliessung Stationsstrasse. • Anschliessend Projektwettbewerb aufgrund der revidierten ZPP 4/3.
Abhängigkeiten/Koordination	<ul style="list-style-type: none"> • Doppelspurausbau der BLS-Linie S6. • Verbindung Neuhausplatz - Schwarzenburgstrasse - Wabersackerstrasse (Massnahmenblatt Nr. V8-04-02). • Langsamverkehrsachse entlang S-Bahn (Massnahmenblatt Nr. V8-04-03). • Quartierzentrum Liebefeld (Massnahmenblatt Nr. S3-04-02). • Tramlinie neu, Ersatz Buslinie 10 bis Schliern (Massnahmenblatt Nr. V4-00-02). • Umsteigeknoten Liebefeld (Massnahmenblatt Nr. V5-00-01/2). • Öffentliche Leitungswerke (GBET).

Zuständigkeiten

Federführung	• Abteilung Verkehr und Unterhalt sowie Planungsabteilung														
Beteiligte Gemeinde	DPF				DPV			DBS			DSL			DUB	
	FA	RE	KOMM	KUL	PLAK	AVU	BIK	FAJI	AS	BSS	ASI	GBAU	LV	AUL	GBET
													X	X	X
Weitere Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) • BLS • Bernmobil • Grundeigentümer • RKBM 														

Finanzierung

Gesamtaufwand:	CHF 350'000	Bemerkungen: Gesamtkosten Verfahren (Kostenteiler Gemeinde/BLS resp. Dritte nach Vereinbarung).
Kostenträger Gemeinde:	CHF	
<input type="checkbox"/> Laufende Rechnung:	CHF	
<input type="checkbox"/> Investitionsrechnung:	CHF	
<input type="checkbox"/> Im Finanzplan eingestellt:	CHF	

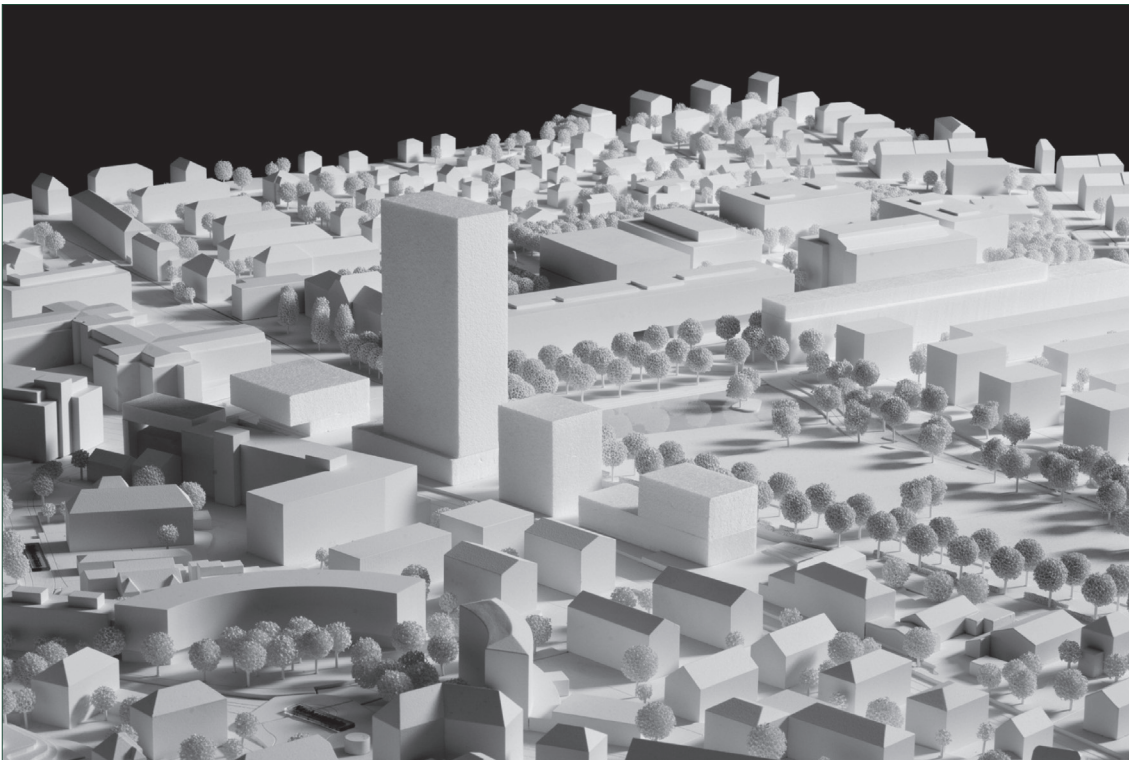
Grundlagen

- BLS/Gemeinde Köniz (2012): Testplanung ‚Areal Station Liebefeld‘, Köniz. Abschlussbericht.
- smt (2012): Köniz, Machbarkeitsstudie Bahnunterführung Areal Station Liebefeld.
- TRB (2012): Bauprojekt Tram Region Bern „TP 1 Köniz Bern“.
- INGE IMAD (2010): Studie Areal Entwicklung Station Liebefeld.
- INGE IMAD (2010): Vorprojekt Tram Region Bern.
- AÖV (2009): Potential- und Gestaltungsstudie Zentrum Liebefeld.
- RKBM (2009): Regionales Hochhauskonzept.

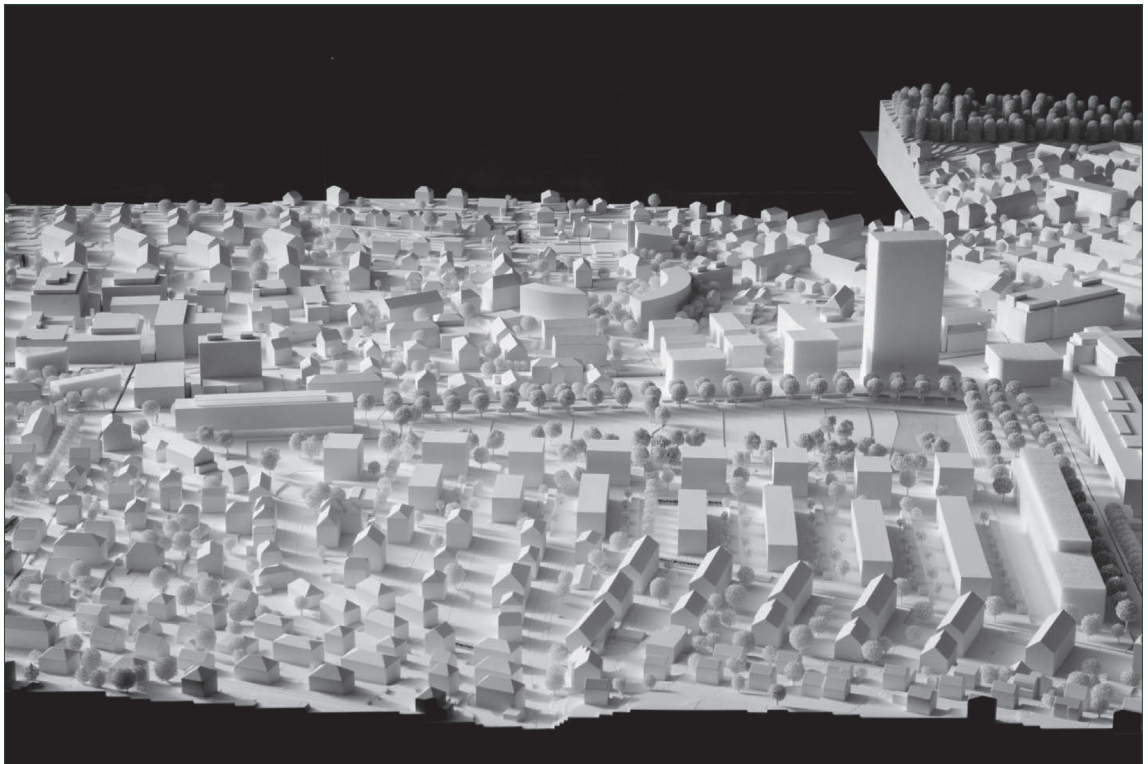
Controlling

- Periodische Massnahmenumsetzungs- und Zielerreichungs-Kontrolle im Rahmen des übergeordneten Richtplan-Controlling.
- Eine qualitativ hochstehende Lösung der Überbauung des Umsteigeknotens ist im Rahmen eines Projektwettbewerbes sicherzustellen.

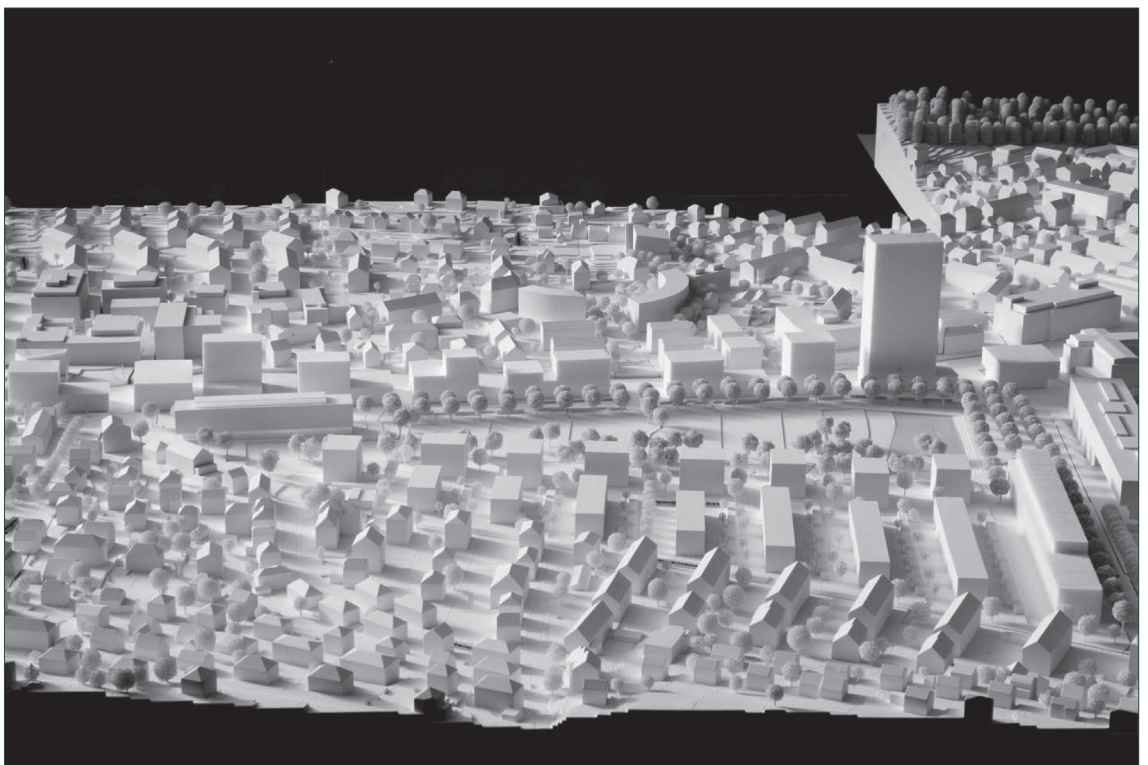
Illustration



Perspektive, Testplanung Areal Station Liebefeld.



Arealüberbauung Teil Nord, Testplanung Areal Station Liebefeld.



Arealüberbauung Gesamt, Testplanung Areal Station Liebefeld.