



Köniz, 16. März 2016

Beilage zum Mitwirkungsfragebogen betreffend Angebotskonzept 2018-21 Linie 10

Grundsätzliches

Die vorliegende Mitwirkung bezieht sich auf das Angebotskonzept 2018-21, im Besonderen auf den Ast Hauptbahnhof – Schliern.

Variantenfächer

Obwohl im Angebotskonzept darauf hingewiesen wird, dass auch Ideen von Aussenstehenden geprüft wurden, ist dies leider nicht ersichtlich. Es wird von 20 Varianten gesprochen, bei näherer Betrachtung wird klar, dass 16 dieser 20 Varianten bereits nach einer Grobevaluation ausgeschlossen wurden. Dies erstaunt und erweckt den Eindruck der Voreingenommenheit.

Notwendige Passagierkapazitäten auf dem Ast Hauptbahnhof Bern – Schliern

Die IG Verkehr Köniz weist darauf hin, dass 2014 im Zusammenhang mit TRB eine Abklärung (Gemeindeverwaltung Köniz R. Käser und Bernmobil) betreffend Passagierkapazität vorgenommen wurde. Laut dem vorliegenden Protokoll reichen die Kapazitäten mit dem heutigen Buskonzept auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des ESP Liebefeld bis 2022 aus. Erstaunt vernehmen wir nun, dass die Passagierkapazitäten angeblich ausgeschöpft seien und daher ab 2018 eine Taktverdichtung erfolgen müsse. Selbst die im Angebotskonzept aufgeführten Zahlen widerlegen diese Aussage. Die Passagierkapazitätsengpässe sind zwischen Eigerplatz und HB, bzw. Zytglogge und Viktoriaplatz erkennbar. Insbesondere nehmen die Passagierzahlen ab Liebefeld markant ab.

Einsatz von Zusatzkursen

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

- (1) Die Passagierkapazitäten auf dem Ast Köniz sind bis 2022 ausreichend
- (2) Bereits in den Unterlagen von TRB ist festgehalten, dass bei einem Nein in Köniz oder einer verspäteten Realisierung als Übergangslösung ein Doppelgelenkbuskonzept vorzusehen ist.
- (3) Aufgrund gesetzlicher Vorschriften sind die Bushaltestellen ohnehin behindertengerecht zu gestalten. Es macht daher Sinn diese Arbeiten vorzuziehen und gleichzeitig die Haltestellen auf die benötigte Länge anzupassen

Mit dem Einsatz von Grossbussen ist die Taktverdichtung auf dem Ast Köniz nicht notwendig. Aufgrund der grösseren Beförderungskapazität könnte wohl in den Spitzenzeiten auf einen 4.5 Minuten Takt gewechselt werden, was gerade der Paketbildung entgegen wirken und das Ortszentrum entlasten würde.



Linienführung bis nach Schloss Kreisel Köniz

Wie bereits erwähnt, gibt es keinen Grund warum die Zusatzkurse bis/ab Köniz Schloss geführt werden sollen. Insbesondere die angeführte Überbauung Rappentöri kann nicht als Begründung herangezogen werden, da diese kaum vor 2020 und wohl auch nur teilweise realisiert werden kann. Eine Wendeschleife nach dem Schloss Köniz verursacht zudem unerwünschte, verkehrsbehindernde Nebeneffekte die den Verkehrsfluss von/nach Schliern markant beeinträchtigen. Der teilweise Wegfall von heute schon raren Parkmöglichkeiten beim Kulturhof Schloss ist unsinnig.

Wichtiger aber ist die Tatsache, dass der ESP Liebefeld bedient werden muss. Daran hat sich seit TRB nichts geändert. Im Bereich Liebefeld-Park gibt es genügend Raum wo allfällige Zusatzkurse, sofern diese realisiert werden, wenden und ausstellen können, eine Verkehrssteuerungsanlage im Kreisel Liebefeldpark existiert bereits.

Fazit

Die IG Verkehr Köniz empfiehlt die angedachte Taktverdichtung einem direkten Einsatz von Doppelgelenkbussen gegenüberzustellen. Wie bereits im Gutachten Weidmann festgehalten, könnte bei einer unterschiedlichen Entwicklung der Äste Ostermundigen und Köniz auf eine Durchbindung verzichtet werden. Die IG Verkehr Köniz empfiehlt die Zeit bis 2022 intensiv für die Evaluation von Grossbussen und deren entsprechenden Einsatzplanung zu nutzen und auf eine kurzfristige, wenig überzeugende Taktverdichtung auf dem Ast Köniz zu verzichten. Die IG Verkehr Köniz verweist an dieser Stelle auch auf den ausdrücklichen Wunsch des Gemeinderats von Köniz, den 3-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie 10 beizubehalten.

Sollte trotzdem an einer Taktverdichtung festgehalten werden fordert die IG Verkehr Köniz, dass für das Wenden der Kurse folgende Varianten geprüft werden:

- (1) Wenden im Raum Liebefeldpark / S-Bahnstation Liebefeld
- (2) Wenden im Bereich S-Bahnhof Köniz

Die von der Regionalkonferenz angedachte Wende der Zusatzkurse nach dem Schloss Köniz ist inakzeptabel.

Im Weiteren empfiehlt die IG Verkehr Köniz auch die Massnahmen:

- Versetzung Haltestelle Linie 17, bessere Zugangsmöglichkeit S-Bahnhof Köniz
- Optimierung der Barriere-Schliesszeiten S-Bahn Bern-Schwarzenburg-Bern

mit hoher Priorität weiterzuverfolgen, denn diese würden einerseits zu einer Entlastung der Linie 10 (Haltestellenversetzung) und andererseits der Optimierung des Verkehrsflusses dienen.

IG Verkehr Köniz

Thomas Schneiter
Präsident
079 493 92 68