

# Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22 / 29 / 340, Bericht RKBM/Metron 25.5.2022

## → Stellungnahme Wabern-Leist im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

### Zum Kap. 1\_Einleitung

- Wir teilen die Auffassung, dass sich das per FP 2018 eingeführte neue Tangentialkonzept Kleinwabern – Köniz – Niederwangen – Brünnen grundsätzlich sehr bewährt, und nehmen zur Kenntnis, dass auf den Linien 22 und 29 zu gewissen Tageszeiten je ein Fahrzeug mehr eingesetzt wird als vor fünf Jahren geplant.
- Dass "verschiedene Strecken und Knoten, welche in den HVZ den Busbetrieb beeinträchtigen, was zu Verspätungen und teilweisen Anschlussbrüchen führt" in erster Linie die L22 betrifft, stellen wir in Frage. Gemäss unseren Beobachtungen ist die L29 ebenso von diesen Problemen betroffen – vor allem den Abschnitt zwischen der Haltestelle Morillon und der Einmündung Seftigenstrasse werktags im Zeitraum 16:30 – 18:00 Uhr.
- Die Aussage "Die L340 ist auf den Bahnhof Kehrsatz ausgerichtet", ist insofern unvollständig, als dass die Endhaltestelle im Zentrum Wabern (Anschluss an Tramlinie 9 oder Ziel/Quelle Wabern) die bei weitem nachfragestärkste Haltestelle dieser Postautolinie darstellt.
- Die Fragestellungen im Raum Wabern/Kleinwabern sind u.E. richtig dargestellt.
- Wir nehmen mit Interesse zur Kenntnis, dass eine "Vorstudie Beschleunigungsmassnahmen L22/29 im Perimeter Dorf-/Kirchstrasse" (Bernmobil, Gemeinde Köniz, B+S) vorliegt und würden gerne über die Erkenntnisse/Empfehlungen dieser Vorstudie informiert werden.

### Zum Kap. 2.3\_Analyse, Entwicklungen

- Die in Abbildung 19 skizzierte "mögliche Linienführung der Busse zum Bahnhof Wabern" wurde bereits im Rahmen der Mitwirkungsverfahrens zur ZPP Areal Station Wabern von verschiedener Seite als unzweckmässig kritisiert – dies aus folgenden Gründen:
  - Die Bushaltestelle Morillon liegt in Sichtbeziehung zum Bahnhof Wabern / zur Perronunterführung (nur rund 1.5 Minuten Fussdistanz zu den Bahnperrens), was für Umsteigende attraktiv genug ist, zumal eine neue Bushaltestelle beim ehemaligen Stationsgebäude nur in Fahrtrichtung Belp einen kürzeren Umsteigeweg zur Folge hätte.
  - Eine Bus-Schlaufenfahrt via Bahnhofstrasse steht in Konflikt zur räumlich engen Situation in der Bahnhofstrasse (u.a. müssten etliche Parkplätze aufgehoben werden) und zum unübersichtlichen Linksabbieger Kirchstrasse (Kurve) -> Bahnhofstrasse sowie im Widerspruch zur Zielsetzung "verkehrsarmes Bahnhofquartier / T20-Zone" gemäss ZPP Areal Station Wabern.
  - Angesichts des Abstands von bloss ca. 300m zwischen den Bushaltestellen Morillon und Gurtenbahn erscheint eine Schlaufe via Bahnhofstrasse mitsamt zusätzlicher Bushaltestelle auch aus Sicht Betrieb (Fahrzeitverlängerung, Mehrkosten) und Gemeindefinanzen (Baukosten, Mehrbelastung ÖV-Punkte) nicht sinnvoll.
  - Eine zusätzliche Schlaufenfahrt via Bahnhofstrasse würde täglich Hunderten von durchreisenden Fahrgästen eine rund 1.5 Minuten längere Fahrzeit bescheren und erscheint insofern kontraproduktiv.

Auch die INFRAS-Studie 2019 empfahl den Verzicht auf eine solche Schlaufe via Bahnhofstrasse. Aus all den genannten Gründen ist die Folgerung im neuen Bericht "Dennoch sollen die erforderlichen Flächen für Businfrastruktur beim Bahnhof Wabern gesichert werden" unverständlich und inakzeptabel.

- Die Abbildungen 23-26 zeigen, dass die östlichen Endabschnitte der L22/L29 – im Gegensatz zu den westlichen Endabschnitten – punkto Fahrgastzahlen klar abfallen. Daher erscheint es legitim, das derzeitige Angebot von stündlich 6 Bus-Kurspaaren bis Kleinwabern (Mo-Sa tagsüber) in Frage zu stellen.
- Die Abbildung 27 dokumentiert deutlich die Bedeutung der heutigen Postautoendhaltestelle im Zentrum Wabern: 50% aller Einsteigenden in Fahrtrichtung Niedermuhlern resp. fast doppelt so viel wie am Bahnhof Kehrsatz steigen an der Haltestelle "Wabern Tramendstation" ein, und gar 55% aller Aussteigenden in Fahrtrichtung Bern steigen an der Haltestelle "Wabern Eichholz" aus. Eine Linieneinkürzung würde zum Verlust der rege genutzten Direktbeziehung Längen-berg/Kehrsatz – Zentrum Wabern und zu einer Reisezeitverlängerung um mehrere Minuten führen – aus Kundensicht ist dies zweifellos nicht sinnvoll. Aus Betriebsicht (problemlose Umläufe) und Prinzipgründen (Parallelangebot Tram/Bus) erscheint eine Linieneinkürzung keineswegs zwingend – schliesslich führt die Linie 32 von Riedbach auch nicht nur bis zur Tramendstation Bümpliz am Siedlungsrand, sondern parallel zur Tramlinie bis ins Zentrum von Bümpliz.
- Die Abbildung 27 macht die drei völlig unterschiedlichen Abschnitte der Postautolinie 340 deutlich: Wabern – Kehrsatz Tannacker mit werktags >750 Fahrgästen ( $\emptyset$  >15 P/Kurs); Kehrsatz Tannacker – Zimmerwald Post mit 250-400 P/Weritag ( $\emptyset$  5-8 P/K); Zimmerwald Post – Niedermuhlern mit <150 P/Weritag ( $\emptyset$  <3 P/K). In diesem Licht erscheint es legitim, die heute über alle drei Abschnitte identische Kursanzahl zu hinterfragen, zumal die HVZ-Verstärkungskurse in Niedermuhlern keinen Anschluss auf die Linie 631 bieten.

### **Zum Kap. 3\_Zielsystem**

In Tabelle 2 bleiben gewisse u.E. unbestrittene Ziele unerwähnt: Unter "Aus Sicht Fahrgäste" fehlt die Nennung des Ziels "ausreichendes Platzangebot", und ergänzend zu "kurze Reisezeiten" gehört "umsteigefreie Verbindungen (bei genügender Nachfrage)" aufgeführt. Unter "Aus Sicht Betreiber/Besteller" fehlt die Nennung des Ziels "nachfragegerechtes Angebot / angemessener Kostendeckungsgrad".

### **Zum Kap. 4\_Funktionales Zielbild**

Die Abbildung 37 stellt die Anschlussprioritäten grundsätzlich richtig dar. Allerdings gilt es, bezüglich der Anschlüsse am Bahnhof Niederwangen zu differenzieren: Unbestritten 1. Priorität haben die Umsteigeverbindungen L22 Wabern-Köniz <-> S1/S2 Freiburg/Laupen sowie die Umsteigeverbindung L29 (mit Quartierschlaufe Ried) <-> S1/S2 Bern. Hingegen gehören die Umsteigeverbindungen L22 <-> S1/S2 Bern und L29 <-> S1/S2 Freiburg/Laupen von der Relevanz her eher in die 2. Priorität. Recht schwach dürfte ausserdem das Nachfragepotenzial in Brünnen betreff Umsteigeverbindungen L22 Wabern-Köniz-Niederwangen <-> S5/S52 Kerzers sein, weshalb bezüglich Anschlüsse die 3. Prioritätsstufe angemessener wäre.

Die Abbildung 38 (Anschlussprioritäten L340) verkennt, dass der Anschluss an die Tramlinie 9 schon heute grössere Bedeutung hat als der Bahnanschluss in Kehrsatz von/nach Bern und insofern unbedingt auch in die 1. Prioritätsstufe gehört. Auch gilt zu beachten, dass eine Führung der L340 bis Niedermuhlern vom Nachfragepotenzial her nur gerechtfertigt ist, wenn optimale Anschlüsse auf die L631 von/nach Riggisberg bestehen – daher müsste auch hier 1. Anschlusspriorität gelten, obwohl das Umsteigepotenzial deutlich geringer ist als am Bahnhof Kehrsatz und in Wabern. Die Abbildung 38 suggeriert, dass die Einkürzung der L340 eine Vorgabe darstellt – dies ist u.E. methodisch unzulässig und, wie bereits erwähnt, aus Kundensicht alles andere als sinnvoll.

## Zum Kap. 5.2\_Variantenstudium L22/L29: Linienendpunkte im Raum Wabern/Kleinwabern

Das auf Seite 38 abgebildete Variantenspektrum geht stets von der Beibehaltung der asymmetrischen Führung der L29 im Maygut/Kleinwabern aus – entgegen der klaren und damals auf breite Zustimmung stossenden Empfehlung der Studie "Buskonzept Kleinwabern" aus dem Jahr 2009 für eine symmetrische Linienführung via Alpenstrasse. Die asymmetrische Linienführung nun als gesetzt zu betrachten, ist daher methodisch unzulässig und steht auch im Widerspruch zur Aussage im Kapitel 1\_Einleitung, wonach das Buskonzept Kleinwabern aus dem Jahr 2009 eine Basisgrundlage darstellt ("Auf dieser Studie ist aufzubauen").

Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, weshalb die in Wabern lang ersehnte symmetrische Linienführung nicht schon längstens eingeführt wurde; denn vor bald zehn Jahren wurde die Fahrbahn der Alpenstrasse aufwändig saniert und, explizit um künftige Busbegegnungen zu ermöglichen, auf 5.2m verbreitert. Zudem ist heute mittels Funk-Kommunikation ohne weiteres sicherzustellen, dass Busbegegnungen nicht in den schmalsten Strassenabschnitten, sondern an genügend breiten Stellen des Quartierstrassennetzes erfolgen – auf der Achse Eichholzstrasse–Viktoriastrasse–Weyerstrasse–Alpenstrasse gibt es mehrere solche Stellen. Problematisch bei einer symmetrischen Linienführung ist einzig die Platzierung der neuen Haltestelle 'Alpenstrasse' auf der trottoirlosen Strassenseite. Hierfür ist vermutlich eine Abweichung von der Norm bez. BehiG-Konformität erforderlich – in gut begründeten Ausnahmefällen ist dies zulässig.

Die Erläuterungen zum Variantenspektrum auf Seite 38 sind verwirrend, indem die Bezeichnung "Wabern" unpräzise verwendet wird: Die Formulierungen "Eine Linie wendet in Raum Wabern" (Var. 2a), "Eine Linie wendet in Wabern" (Var. 2b), "Beide Linien wenden in Wabern" (Var. 3) verkennen, dass der Ortsteil Wabern bis an die Gemeindegrenze Kehrsatz reicht resp. dass auch Kleinwabern zu Wabern gehört. Die Varianten meinen offensichtlich den Linienendpunkt im *Ortskern* Wabern. Die Aufführung zweier Varianten mit isolierter Quartierbuserschliessung Eichholz/Maygut (Var. 2b und 3) hätte man sich ersparen können, da von vornherein klar ist, dass ein solches ÖV-Angebot die Minimalvorgaben gemäss Kantonalen Angebotsverordnung nicht annähernd erreichen würde.

Kaum bestritten dürfte sein, dass die Variante 1 mit Beibehaltung der heutigen 6 Kurspaare pro Stunde (Mo-Sa tagsüber) zwischen Ortskern Wabern und Kleinwabern ab Inbetriebnahme der Tramverlängerung nicht mehr in Frage kommt, womit nur noch Variante 2a im Rennen verbleiben würde. Allerdings ist absehbar, dass die verlängerte Tramlinie eine Abnahme der Fahrgastzahlen im Endabschnitt der L29 zur Folge haben wird (auch wenn die L29 symmetrisch durch die Alpenstrasse geführt würde), weshalb der 15-Min-Takt grosszügig erscheint. Schon heute sind die Fahrgastzahlen im Quartier unterhalb der Seftigenstrasse bescheiden (gem. Abb. 23/25: alle Haltestellen ausg. 'Lindenweg' mit  $\emptyset$  nur 0.7–1.2 Ein-/Austeigende pro Kurs).

Wir sind überzeugt, dass sich eine Verlängerung der Buslinie 29 bis zum geplanten ÖV-Knoten Kleinwabern niemals rechtfertigt. Die Erwartung einer belebten "ÖV-Drehscheibe" in Kleinwabern erscheint in hohem Masse illusorisch, da ausser langfristig maximal gut 300 Umsteigenden S-Bahn <-> Tram ( $\emptyset$  nur ca. 1 pro Tramkurs) und den "Zwangsumsteigern" Postauto <-> Tram (falls die Linie 340 eingekürzt würde – siehe unsere Bemerkungen hierzu weiter unten) kaum weitere Umsteigende zu erwarten sind: Die Anzahl Umsteigender L29 <-> S-Bahn in Kleinwabern wäre auch langfristig sehr gering, und bezüglich Umsteigenden L29 <-> Tram auf der Balsigermatte besteht null Potenzial.

**=> Wir empfehlen daher dringend eine symmetrische Linienführung der L29 via Alpenstrasse mit Linienwende um den Lindenweg-Kreisel, d.h. Verzicht auf die völlig unnötige/unzweckmässige (auch sehr kostspielige) Linienverlängerung bis zur Balsigermatte.**

**Gemäss unserer Einschätzung weist ein Fahrplankonzept im Sinne nachfolgender Abbildungen 1 und 2 sowohl aus Kundensicht als auch aus Sicht Betrieb / Gemeinde- und Kantonsfinanzen deutliche Vorteile auf, wobei die Umsetzung durchaus schon vor Inbetriebnahme der Tramverlängerung erfolgen könnte – mit Ausnahme der L22-Einkürzung.**

Abb. 1: Empfohlene Konzeptanpassung L22/L29 Mo-Sa tagsüber

	L 29	L 29	L 22	L 29	L 29	L 29	L 22	L 29
v. Belp	-	16			-	46		
Kleinwabern	12	27			42	57		
Weyergut	15	30			45	00		
Eichholz / Zentrum Wab.	17	32	33		47	02	03	
v. Belp	(18)	32	32		(48)	02	02	
Morillon (-> Wab. Bf)	20	35	36		50	05	06	
Sportweg	26	41 >		> 41	56	11 >		> 11
Köniz Bf	31		44	46	01		14	16
n. Schwarzenburg	-		47	-	-		17	-
n. Bern	44		-	-	14		-	-
v. Schwarzenburg	-		(42)	42	-		(12)	12
v. Bern	-		-	44	-		-	14
Köniz Bf	32		44	47	02		14	17
Mösliweg	34		46	49	04		16	19
Schule Ried	38			53	08			23
Riedmoosbrücke			51				21	
Niederwangen Bf	44			59	14			29
n. Laupen o. Freiburg	52		59	-	22		29	-
n. Bern	-		59	04	-		29	34
Riedmoosbrücke			51				21	
Brünnen Bf			57				27	
n. Bern			06				32	

	L 29	L 22	L 29	L 29	L 29	L 22	L 29	L 29
v. Bern								
Brünnen Bf		59				29		
Riedmoosbrücke		05				35		
v. Bern	59	59			29	29		-
v. Laupen	59	59			29	29		-
Niederwangen Bf	03			18	33			48
Riedmoosbrücke		05				35		
Schule Ried	08 >		> 08	23	38 >		> 38	53
Mösliweg		09	12	27		39	42	57
Köniz Bf		12	15	30		42	45	00
n. Bern		(14)	-	-		(44)	-	-
n. Schwarzenburg		17	(17)	-		47	(47)	-
v. Bern		-	(14)	-		-	(44)	-
v. Schwarzenburg		-	12	-		-	42	-
Köniz Bf		12	16	31		42	46	01
Sportweg			21	36			51	06
Morillon (-> Wab. Bf)		20	27	42		50	57	12
n. Belp		26	41	-		56	11	-
Eichholz / Zentrum Wab.		23	30	45		53	00	15
Weyergut			32	47			02	s
Kleinwabern			36	51			06	21
n. Belp			43	58			13	28

xy: schlanker Anschluss (Übergangszeit 3-8 Min)    xy: mittelmässiger Anschluss (Übergangszeit 9-14 Min)    (xy): Übergangszeit nur 2 Min = "Turnschuhanschluss"

Vergleich zum Vorschlag gem. Bericht RKBM/Metron:

- insgesamt leicht bessere S-Bahnanschlüsse – einzig kein schlanker Anschluss mehr Ried -> S2 Laupen, dafür Ried -> S1 Freiburg
- L29 mit leicht entspannterem Fahrplan – in Wabern mit symmetrischer Linienführung via Alpenstrasse (gem. Empfehlung Buskonzept 2009 -> 3 neue Halte-  
kanten zu erstellen) und ohne Verlängerung zur Balsigermatte (da in Kleinwabern nahezu null Umsteigepotenzial L29 <-> S-Bahn/Tram)
- Aufhebung der Haltestelle Lehn (L22/29), da quasi null Ein-/Aussteigende
- neuer Linienendpunkt L22 nicht beim Bahnhof Wabern (u.a. da Hst. Morillon in nur ca. 1.5 Fussminuten Distanz zu Bahnperrens), sondern im Ortszentrum  
Wabern (= ausreichende Entspannung der Umläufe, um den aktuellen Einsatz eines 3. Fahrzeugs in Stosszeiten obsolet zu machen) – vgl. Bemerkungen auf S.6  
zum Kap. 5.3\_Variantenstudium L22/L29: Standorte für Endhaltestelle im Raum Wabern
- L29 ohne Fahrzeug-Mehrbedarf (=> markant geringere Betriebskosten / höherer Kostendeckungsgrad). Zudem geringere ÖV-Punktebelastung für Köniz

**Abb. 2 Empfohlene Konzeptanpassung L29 abends und sonntags**

	L 29	L 29		L 29	L 29
v. Belp	16	46	v. Bern	59	29
Kleinwabern	28	58	v. Laupen	59	29
Weyergut	31	01	Niederwangen Bf	03	33
Eichholz / Zentrum Wab.	33	03	Schule Ried	08	38
v. Belp	-	-	Mösliweg	11	41
Morillon (Wab. Bf)	36	06	Köniz Bf	14	44
Sportweg			n. Bern	-	-
Köniz Bf	43	13	n. Schwarzenburg	17	47
n. Schwarzenburg	47	17	v. Bern	-	-
n. Bern	-	-	v. Schwarzenburg	12	42
v. Schwarzenburg	(42)	(12)	Köniz Bf	15	45
v. Bern	-	-	Sportweg		
Köniz Bf	44	14	Morillon (Wab. Bf)	22	52
Mösliweg	46	16	n. Belp	-	-
Schule Ried	49	19	Eichholz / Zentrum Wab.	24	54
Niederwangen Bf	55	25	Weyergut	(↑ 31)	(↑ 01)
n. Laupen	59	29	Kleinwabern	27	57
n. Bern	59	29	n. Belp	-	-

**xy**: schlanker Anschluss (Übergangszeit 3-8 Min)      **xy**: mittelmässiger Anschluss (Übergangszeit 9-14 Min)      **(xy)**: Übergangszeit nur 2 Min = "Turnschuhanschluss"

Vergleich zum Vorschlag gem. Bericht RKB/Metron:

- L29 ohne Verlängerung zur Balsigermatte (analog Tagsüber-Konzept, da in Kleinwabern nahezu null Umsteigepotenzial L29 <-> S-Bahn/Tram)
- L29 ab Eichholz-Kreisel mit Schlaufenfahrt Seftigenstrasse–Lindenweg–Alpenstrasse–Viktoriastrasse–Eichholzstrasse (leicht längere Fahrzeit einzig für Beziehungen Köniz -> Camping Eichholz / Weyergut, dafür kürzere Fahrzeit für Beziehungen Köniz -> Bächtelen / Kleinwabern / Lindenweg / Alpenstrasse)
- L29 ohne Fahrzeug-Mehrbedarf (=> geringere Betriebskosten / höherer Kostendeckungsgrad). Zudem leicht geringere ÖV-Punktebelastung für Köniz

Die empfohlene Konzeptanpassung geht auf einer Streckenlänge von 1.3 km von einem partiellen Parallelangebot zum Tramangebot aus. Dies erachten wir keineswegs als "nicht opportun", wie der Bericht auf S. 39 meint, sondern im Gesamtzusammenhang als durchaus zweckmässig. Der Bericht anerkennt zwar den Nutzen "verbesserte Verknüpfung der Tangentiallinie mit dem Tram / Zentrum Wabern", rät aber aus Kostengründen davon ab ("wäre höchst ineffizient") – ein Argument, das mit der oben dargestellten Konzeptanpassung hinfällig würde. Übrigens beinhaltet auch die im Bericht favorisierte Variante 2a auf 950 m Streckenlänge (Abzw. Dorfstrasse bis Eichholz-Kreisel sowie Grünau-Kreisel bis Lindenweg-Kreisel) ein Parallelangebot zum Tramangebot.

**=> Dem im Bericht auf S. 40 gezogenen Fazit können wir aus den oben aufgeführten Gründen nicht zustimmen. Wir empfehlen vielmehr eine Konzeptanpassung L22/L29 im Sinne obiger Abbildungen 1 und 2.**

### Zum Kap. 5.3\_Variantenstudium L22/L29: Standorte für Endhaltestelle im Raum Wabern

Die Abbildung 39 stellt vier Standorte für die künftige Endhaltestelle der L22 zur Diskussion, die wir wie folgt beurteilen:

- Wabern, Bahnhof: Wie bereits weiter oben begründet, erscheint uns diese Variante in hohem Masse unzweckmässig und stösst unsererseits auf entschiedene Ablehnung.
- Wabern, Stöckli (Waberestock): U.E. die zweitbeste Variante, da die Haltestelle bereits vorhanden ist, der Aufwand für die notwendige infrastrukturelle Anpassung weit geringer ist als bei der Variante 'Bahnhof' und keine Umsetzungsrisiken bestehen.
- Wabern, Eichholz: Kommt nicht in Frage, da die notwendige Haltestellenbucht weder auf Seite Coop noch auf Seite Bernau umsetzbar ist.
- Wabern, Tram-Wendeschlaufe: U.E. die zweckmässigste Variante, da beste Erschliessungswirkung (Ortszentrum Wabern direkt mit Köniz/Niederwangen/Brünnen verbunden) und von den Umläufen her – entgegen der Beurteilung im Bericht – robust genug, da gemäss der oben empfohlenen Konzeptanpassung (mit gegenüber heute entspannten Umläufen) an der Endhaltestelle im Zentrum Wabern im Normalfall 10 Minuten zur Verfügung stehen, womit genügend Spielraum fürs Auffangen mehrminütiger Verspätungen besteht und in aller Regel – anders als aktuell – kein drittes Fahrzeug eingesetzt werden muss.

**=> Wir können dem Fazit auf S. 41 des Berichts nicht zustimmen. Die neue Endhaltestelle der L22 ist nicht beim Bahnhof Wabern, sondern am sinnvollsten im Bereich der heutigen Tramwendeschlaufe anzustreben.**

### Zum Kap. 5.5\_Variantenstudium L22/L29: Schlaufenfahrt Eichholz

Wie weiter oben bereits erwähnt, empfinden wir die vom Bericht empfohlenen Beibehaltung der "Schlaufenfahrt Eichholz" (asymmetrische Linienführung im Abschnitt zwischen den Haltestellen Weyergut und Kleinwabern) grundsätzlich als schlechte Lösung, was auch der Bericht im Fazit auf S. 46 bestätigt: "Aus Netzsicht und Attraktivitätsgründen wäre eine Führung der L29 im Gegenverkehr zu bevorzugen" und "Mit einer Verlängerung bis zum zukünftigen Bahnhof Kleinwabern verstärken sich die Nachteile der Schlaufenfahrt". Einzig abends/sonntags (L29 bloss im 30-Min-Takt) erscheint eine (grössere) Schlaufenfahrt ab Eichholz-Kreisel sinnvoll, weil der Halbstundentakt der L29 nur auf diese Weise ohne drittes Fahrzeug betrieben werden kann.

Mit einer Konzeptanpassung gemäss den Abbildungen 1 und 2 käme es nurmehr Mo-Sa tagsüber jeweils viertelstündlich zu Bus-Begegnungsfällen im Quartier unterhalb der Seftigenstrasse, aber ganz sicher nie in der Alpenstrasse. Bei einem solchen Angebots- und Fahrplankonzept kreuzen sich die Busse grundsätzlich zur Minute 01 / 31 in der Eichholzstrasse. Mittels Funk-Kommunikation zwischen den zwei Bus-Chauffeuren kann jeweils die Kreuzungsstelle vereinbart werden – entweder in der Strassenaufweitung unterhalb der Einmündung Parkstrasse oder in jener bei der Haltestelle 'Camping Eichholz'. In Verspätungsfällen – diese sind nur in Fahrtrichtung Kleinwabern und v.a. in der Abendspitzenstunde zu erwarten – kreuzen sich die Busse ohnehin völlig problemlos in der Seftigenstrasse oder bei grösseren Verspätungen gar weiter westlich. Eine symmetrische Linienführung via Alpenstrasse/Lindenweg ist daher durchaus praktikabel. Einziges Problem stellt, wie bereits erwähnt, die Platzierung/Ausgestaltung der erforderlichen neuen Haltekante 'Alpenstrasse' in Fahrtrichtung Kleinwabern dar, wo die BehiG-Normen kaum eingehalten werden können. Dies stellt aber einen weit kleineren Nachteil dar als die unsägliche derzeitige Schlaufenfahrt.

**=> Das Fazit auf S. 46 des Berichts, wonach die derzeitige Schlaufenfahrt Eichholz beizubehalten ist, lehnen wird entschieden ab. Vielmehr ist die bereits vor 13 Jahren in der Studie "Buskonzept Kleinwabern" empfohlene asymmetrische Linienführung via Alpenstrasse/Lindenweg endlich zu realisieren, und dies nicht erst per Inbetriebnahme der Tramverlängerung. Einzig abends/sonntags gibt aus obgenannten Gründen eine Schlaufe ab Eichholz-Kreisel Sinn.**

### Zum Kap. 5.6\_Variantenstudium L22/L29: Fahrlagen und Anschlussorientierungen

Diesbezüglich verweisen wir auf unsere Bemerkungen zum Kap. 4\_Funktionales Zielbild resp. zu Abbildung 37. Fürs obere Wangental ist ein halbstündlicher schlanker Anschluss in Niederwangen von/nach Köniz absolut prioritär und soll wie heute primär durch die L22 (schnellere Verbindung als L29) abgedeckt werden; doch erscheint es keineswegs zwingend, dass auch das Neubauquartier Ried schlanke Anschlüsse nach Oberwangen, Thörishaus Station, Neuenegg und Laupen (S2) hat – schlanke halbstündliche Anschlüsse auf die S1 nach Freiburg (mit Halt u.a. in Thörishaus Dorf) sind ebenfalls wertvoll.

Deshalb schlagen wir eine Konzeptanpassung (s. Abb. 1) mit Späterlegung der Fahrlage L29 in Fahrtrichtung Niederwangen um mehrere Minuten gegenüber heute vor, was gewichtige Vorteile gegenüber der Netzgrafik auf S. 61 des Berichts mit sich bringt:

- Bessere Anschlüsse in Wabern auf die S31 von Belp (4 statt nur 2 Minuten Übergang), zudem Anschluss in Köniz auf die S6 von Bern, was einer seit Jahren vehement vorgetragenen Forderung aus dem Mösli-Quartier entspricht.
- Dank der gegenüber dem Ist-Fahrplan ausgeglicheneren Verteilung der Endaufenthaltszeiten in Niederwangen (4' statt 10') und Kleinwabern (6' statt 3') dürfte sich auch zu Stosszeiten der Einsatz eines 6. Fahrzeugs in der Regel erübrigen – trotz gegenüber heute leicht höher eingerechneten Fahrzeiten; denn mit der verlängerten Ausgleichszeit in Kleinwabern können die in der Abendspitze häufigen Verspätungen (Stau Kirchstrasse) deutlich besser aufgefangen werden.

**=> Wir können das Fazit auf S. 48 ("andere Fahrplanlagen bringen nicht ausreichend Mehrwert, welche die gewichtigen Nachteile überwiegen könnten") nicht teilen. Vielmehr kommen wir zum gegenteiligen Schluss, dass eine leichte Späterlegung der L29-Taktlage in Fahrtrichtung Niederwangen robustere Umläufe, wichtige zusätzliche Anschlüsse und markante Einsparungen ermöglicht.**

### Zum Kap. 5.7\_Variantenstudium L22/L29: Angebot zu Randzeiten

Da eine Konzeptanpassung gemäss den Abbildungen 1 und 2 nach unseren Berechnungen keine betrieblichen Mehrkosten sondern vielmehr sogar Einsparungen gegenüber dem IST-Zustand nach sich ziehen würde, plädieren wir kompensatorisch für eine Ausdehnung der L29-Bedienungszeit Niederwangen–Kleinwabern abends um eine Stunde (Kleinwabern 22.59 -> Köniz 23.13 -> Niederwangen 23.27; Niederwangen 23.03 -> Köniz 23.15 -> Kleinwabern 23.27) resp. im Abschnitt Niederwangen–Köniz bis kurz nach Mitternacht (Letzturse Niederwangen 23.33 -> Köniz 23.44 / 23.44 -> Niederwangen 23.55 / 0.03 -> Schule Ried 0.08).

**=> Das Fazit auf S. 51 "in einer ersten Phase ist ein Randangebot Niederwangen – Köniz Weiermatt vorzusehen" erscheint uns zu kleinräumig gedacht – eine differenzierte Ausdehnung der L29-Bedienungszeiten abends auf der ganzen Strecke (bis Kleinwabern) käme dem Austausch zwischen den diversen Ortsteilen der Gemeinde sehr zugute und verursacht, übers Ganze betrachtet, nur sehr marginale Mehrkosten.**

### Zum Kap. 6.1\_Variantenstudium Linie 340: Linieneinkürzung Nord

Die Aussage im Bericht S. 52 "Die Linie 340 fährt heute bis ins Zentrum von Wabern, um den Anschluss ans städtische ÖV-Netz zu gewährleisten" stellt nur die halbe Wahrheit dar, denn die L340 weist auch einen beträchtlichen Anteil an Ziel-/Quellverkehr Wabern auf. Wie schon erwähnt, erachten wir es als methodisch unzulässig, unter dem Titel "Variantenstudium Linie 340" eine Linieneinkürzung als Vorgabe zu betrachten. Die Aussage "Eine Weiterführung in Richtung Wabern wie

heute ist aufgrund des Parallelverkehrs mit der Tramlinie 9 und der nicht vorgesehenen Businfrastruktur auf der Seftigenstrasse nicht zweckmässig" ist nicht nachvollziehbar – siehe auch den von uns bereits aufgeführten Vergleich mit der Buslinie 32 Bümpliz–Riedbach. Insofern ist das auf S. 52 des Berichts dargestellte Variantenspektrum unvollständig – die Variante "Beibehaltung des Linienendpunkts im Zentrum Wabern" fehlt. Das unbestrittene Ziel "Optimierung der Umsteigesituation Bus/S-Bahn in Kehrsatz" ist nach unserem Dafürhalten auch ohne Linienverkürzung erreichbar, wie nachstehende Abbildung 3 zeigt.

Solange die Linienverkürzung nicht als Vorgabe betrachtet wird, erscheint die Folgerung im Bericht auf S. 52 "Es zeigte sich deutlich, dass die Regelkurse der L340 künftig bis zur neuen ÖV-Drehscheibe Kleinwabern geführt werden sollen" höchst fragwürdig; denn die Aussage "Mit einer Weiterführung in Richtung Wabern liesse sich die Anschlusssituation in Kehrsatz auf die Bahn nicht verbessern", ist u.E. falsch (s. Abb. 3) – vielmehr erscheint eine Verkürzung der Postautolinie aus Kundensicht ausschliesslich nachteilig und würde deshalb zweifellos zu einer Abnahme der Fahrgastzahlen führen, da sie folgende zwei wesentliche Nachteile gegenüber dem heutigen Angebot zur Folge hätte:

- Mehrere Minuten längere Reisezeit für alle Fahrgäste Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern / Tramlinie 9 (im Vergleich zur heutigen Konstellation)
- Umsteigezwang für alle Reisende Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern Zentrum (im Vergleich zur heutigen Direktverbindung)

**Abb. 3: Empfohlene Konzeptanpassung L340**

	Mo-So ganztags	zudem in HVZ		Mo-Fr tagsüber	zudem in HVZ	Sa/So + abends*
<b>Wabern Zentrum</b>	<b>13</b>	<b>43</b>	<i>Schwarzenburg (L 611)</i>	44		48
<b>Kehrsatz Bahnhof (Bh.matte)</b>	<b>19</b>	<b>49</b>	<i>Riggisberg Post (L 611)</i>	18		22
<i>v. Belp</i>	12	42	<i>Riggisberg Post (L 631)</i>	20		27 (bis 20:27)
<i>v. Bern</i>	16	46	<i>Niedermuhlern Ba. (L 631)</i>	38		45 (bis 20:45)
<b>Kehrsatz Bahnhof (Bh.matte)</b>	<b>19</b>	<b>49</b>	<i>Köniz Bf (L 631)</i>	17		17
<b>Zimmerwald Post</b>	<b>30</b>	<b>00</b>	<i>Niedermuhlern Ba. (L 631)</i>	38		38
<b>Niedermuhlern Baumgärtli</b>	<b>36</b>	<b>( 06 )</b>	<b>Niedermuhlern Baumgärtli</b>	<b>39</b>	<b>( 09 )</b>	<b>49</b>
<i>Niedermuhlern Ba. (L 631) *</i>	39 (bis 22:39)		<b>Zimmerwald Post</b>	<b>42</b>	<b>12</b>	<b>52</b>
<i>Köniz Bf (L 631) *</i>	04 (bis 23:04)		<b>Kehrsatz Bahnhof (Bh.matte)</b>	<b>54</b>	<b>24</b>	<b>04</b>
<i>Niedermuhlern Ba. (L 631)</i>	39 (bis 20:39)		<i>n. Bern</i>	57	27	12
<i>Riggisberg Post (L 631)</i>	59 (bis 20:59)		<i>n. Belp</i>	01	31	16
<i>Riggisberg Post (L 611)</i>	07 (bis 21:07)		<b>Kehrsatz Bahnhof (Bh.matte)</b>	<b>54</b>	<b>24</b>	<b>03</b>
<i>Schwarzenburg (L 611)</i>	41 (bis 21:41)		<b>Wabern Zentrum</b>	<b>03</b>	<b>33</b>	<b>11</b>

**xy**: schlanker Anschluss (Übergangszeit 3-8 Min. resp. in Niedermuhlern 1-3 Min.)      **xy**: Übergangszeit 9-12 Min

\*: wochenends und abends (kein S31-Angebot) ist die Taktlage Niedermuhlern -> Wabern (ebenso wie die Taktlage Riggisberg -> Köniz) ähnlich wie heute zu führen, um in Kehrsatz ansprechende Anschlüsse auf die S3 nach Bern und Belp zu gewährleisten



Vergleich zum Vorschlag gem. Bericht RKB/Metron:

- Verzicht auf Einkürzung der L340 mit neuem Linienendpunkt auf der Balsigermatte
- Mo-Fr tagsüber – zwecks Anschlussicherung in Niedermuhlern – leichte Früherlegung der Taktlagen L 631 Riggisberg -> Köniz und L 611 Schwarzenburg -> Riggisberg
- leichte betriebliche Mehrkosten, leicht höhere ÖV-Punktezahl für Gemeinde Köniz (gleich wie heute).

**=> Das Fazit auf S. 53 des Berichts "Die Regelkurse der Linie 340 sind bis zur neuen ÖV-Drehscheibe Kleinwabern zu führen" können wir nicht stützen, da eine Beibehaltung der Linienführung bis Wabern Zentrum weit mehr Vor- als Nachteile aufweist.**

### **Zum Kap. 7\_Empfehlungen Linien 22/29**

Der im Bericht auf Seite 61 dargestellten "Bestvariante Linien 22 und 29, Netzgrafik Werktag 07-08 Uhr" stellen wir mit obgenannter Begründung unseren Vorschlag zur Konzeptanpassung gemäss Abb. 1 (Mo-Sa tagsüber) gegenüber. Dieser ist u.E. nicht nur nachfragegerechter und insgesamt kundenfreundlicher, sondern auch markant kostengünstiger (Betriebsaufwand, jährliche ÖV-Kostenfolgen für Gemeinde) und effizienter (höherer Kostendeckungsgrad).

Bezüglich des Abend- und Sonntagsangebots empfehlen wir eine Konzeptanpassung gemäss Abb. 2. Der im Bericht auf S. 62 dargestellten "Netzgrafik Randzeitenangebot Niederwangen–Köniz Weiermatt" stellen wir unseren Vorschlag zur Ausdehnung der Bedienungszeiten (auf Basis der Abb. 2) auf der ganzen L29-Strecke gegenüber. Auch bezüglich Abend- und Sonntagsangebot sind wir der Ansicht, dass unser Vorschlag nicht nur nachfragegerechter und insgesamt kundenfreundlicher, sondern auch markant kostengünstiger (Betriebsaufwand, jährliche ÖV-Kostenfolgen für Gemeinde) und effizienter (höherer Kostendeckungsgrad) ist.

Wir begrüssen den im Bericht empfohlenen Einsatz von grösserem Rollmaterial (Standardbus) auf den Linien 22/29, um die teils bereits bestehenden und künftig vermehrt zu erwartenden Kapazitätsengpässe zu entschärfen, möchten aber an dieser Stelle nochmals festhalten, dass grössere Fahrzeuge kein Argument für die Aufrechterhaltung der unsäglichen Schlaufenfahrt am östlichen Ende der L29 darstellen. Wir erachten die symmetrische Linienführung via Alpenstrasse/Lindenweg als überfällige Massnahme.

### **Zum Kap. 8\_Empfehlungen Linie 340**

Der im Bericht auf Seite 65 dargestellten "Bestvariante Linie 340, Netzgrafik Werktag 07-08 Uhr" stellen wir mit obgenannter Begründung unseren Vorschlag zur Konzeptanpassung gemäss Abb. 3 gegenüber. Dieser bringt zwar bez. Betriebskosten und jährlichen ÖV-Kostenfolgen für die Gemeinde Köniz keine Entlastung, ist aber deutlich nachfragegerechter und kundenfreundlicher als die im Bericht empfohlene Linieneinkürzung mit Wende auf der Balsigermatte.