

Angebotskonzept Ried Wabern–Köniz–Niederwangen–Brünnen

Variantenstudie, Schlussbericht



28. April 2016

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

RKBM, Bereich Verkehr

Begleitgruppe

Nadine Gehrig (Gemeinde Köniz)
Urs Reischmann (Gemeinde Köniz)
Christoph Hofer (BernMobil)
Laurent Reusser (RKBM)
Christine Hostettler (RKBM)
Daniel Schwarz (AÖV Kanton Bern, bis 31.12.2015)

Autorinnen und Autoren

Nicola Kugelmeier
Matthias Lebküchner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich
Tel. +41 44 205 95 95

Inhalt

Zusammenfassung	4
1. Ausgangslage und Auftrag	6
2. Angebotsgrundsätze	7
3. Erschliessungsvarianten	11
3.1. Auslegeordnung untersuchter Ansätze	12
3.2. Folgerungen	19
4. Vorschlag Angebotskonzept	21
4.1. Angebotskonzept	21
4.2. Angebotsniveau und Betriebszeiten	24
4.3. Vor- und Nachteile aus Sicht Angebot ggü. heute	24
4.4. Kosten- und Ertragsschätzung	26
4.5. Finanzierung	27
4.6. Weitere Aspekte	27
4.7. Umsetzungsplan	29
Annex	30
Glossar	31
Skizze Linienführungen Ansatz 2	32
Netzgrafiken verworfene Ansätze	33

Zusammenfassung

Auslöser für die vorliegende Variantenstudie ist die Überbauung Papillon im Ried in Niederwangen. Diese wird ab 2015 etappenweise realisiert. Die ungefähr 2'500 zusätzlichen Einwohner sollen über die Ringstrasse optimal mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Im Auftrag der Gemeinde Köniz wurden dazu mögliche Erschliessungsvarianten ausgelotet. Das Ziel ist, ab 2018 eine attraktive Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr für die Einwohner des Rieds zu verhältnismässigen Kosten bereit zu stellen.

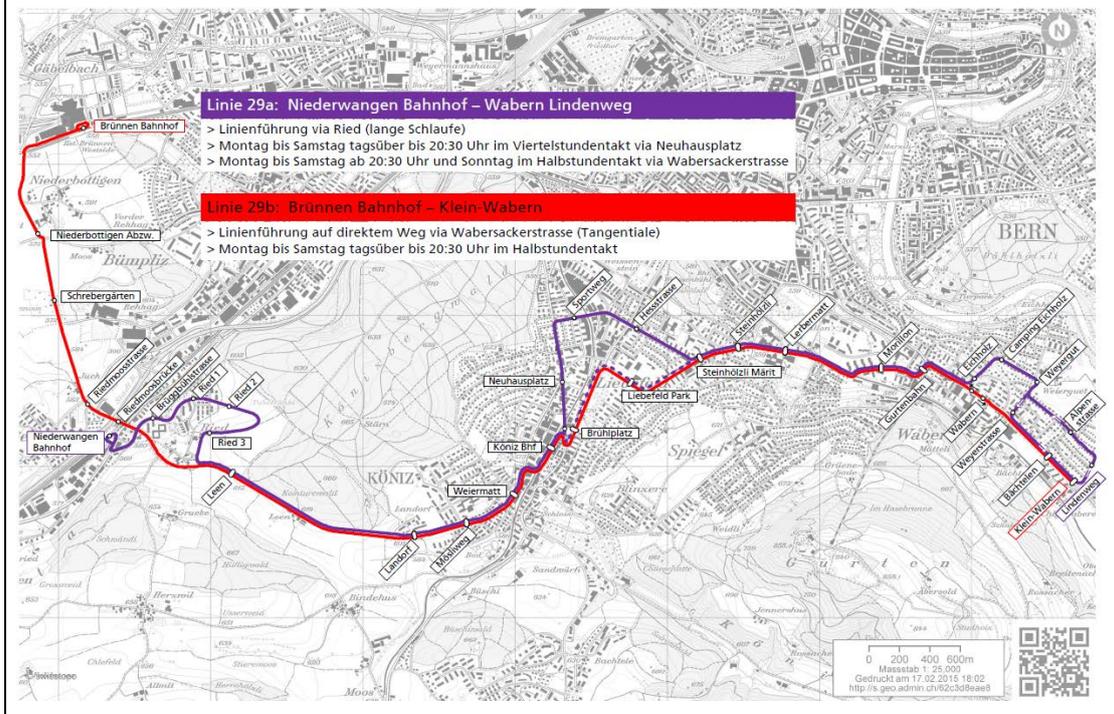
Die Variantenstudie hat gezeigt, dass zur Erschliessung des Rieds der Ansatz „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“ im Vordergrund steht. Die Anforderungen aus Sicht Ried bezüglich attraktiver Anbindung an Bern und Köniz werden erfüllt.

Von Montag – Samstag verkehren neu zwei getrennte Linien ganztags, wobei die heutigen Hauptverkehrszeiten-Kurse zwischen Niederwangen und Gurtenbahn aufgehoben werden. Die Grundkurse Bahnhof Niederwangen – Wabern, Lindenweg der bestehenden Linie 29 fahren dazu im Viertelstundentakt via Ried (Linie 29a). Damit ergibt sich gegenüber heute eine längere Schlaufenfahrt. Die Linie 29b wird als beschleunigte Linie halbstündlich von Niederwangen direkt via Landorfstrasse und in Köniz via Bündackerstrasse - Wabersackerstrasse bis nach Klein-Wabern eingeführt. Ab Niederwangen Bahnhof wird diese Linie bis nach Brünnen Bahnhof verlängert. Damit ergeben sich ganztags attraktive Verbindungen für die Transitfahrgäste Wangental – Köniz mit S2-Anschluss von/nach Wangental sowie Direktanbindungen für Köniz und Niederwangen von/nach Brünnen Bahnhof und damit zum Einkaufs- und Erlebniszentrum Westside. Allerdings sind mit dem aktuellen S-Bahn-Fahrplan am Bahnhof Niederwangen keine Anschlüsse für das Wangental in/aus Richtung Brünnen möglich.

Mit der genehmigten Überbauungsordnung sind die Infrastruktur für die Bushaltestellen im Ried sowie die Erschliessung via die Ringstrasse vorgesehen. Für die Umsetzung bedarf es beim Ansatz „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“ einer Bushaltestellen-Infrastruktur in der Bündackerstrasse und allenfalls in der Wabersackerstrasse sowie Wendemöglichkeiten in Klein-Wabern und beim Bahnhof Brünnen.

Die Grunderschliessung des Rieds ist auf den ersten Etappenausbau im 2018 vorzusehen. Voraussetzung dazu ist die Aufnahme in das regionale Angebotskonzept 2018 – 2021. Das bedingt einen Antrag der Gemeinde Köniz inklusive Gemeinderatsbeschluss an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Bestvariante mit zwei Linien 29a und 29b



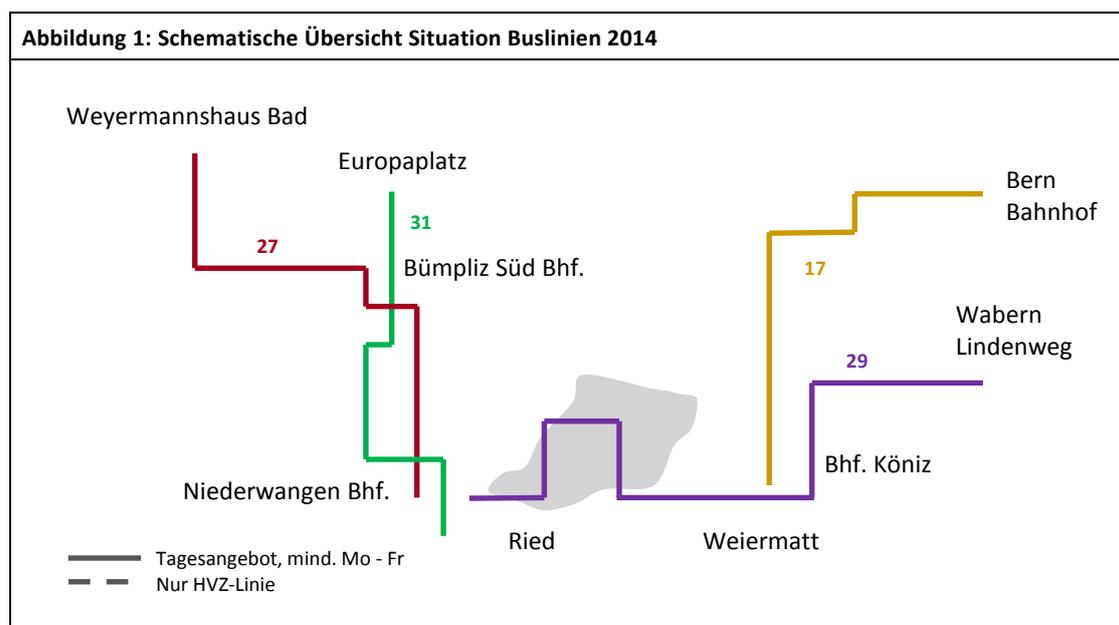
Quelle: Bernmobil 2016

1. Ausgangslage und Auftrag

Die Überbauung Papillon im Ried in Niederwangen wird ab 2015 etappenweise realisiert. Die ungefähr 2'500 zusätzlichen Einwohner sollen optimal mit dem ÖV erschlossen werden. Gemäss der vom Volk beschlossenen und vom Kanton genehmigten Überbauungsordnung sind Bushaltestellen auf der neuen Ringstrasse vorgesehen. Die heutige Busspur über den Schürlirain wird gemäss Überbauungsordnung zurückgebaut.

Heute verkehren bereits die Linienbusse der Linie 29 via Brüggbühlstrasse – Schürlirain – Weiler Ried durch das Quartier. Würde die Linie 29 neu über die Ringstrasse geführt, hätte das für die bisherigen Fahrgäste lange Umwegfahrten und entsprechend lange Fahrzeiten zur Folge. Die Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP (Eigentümer- und Bauherrengemeinschaft) und die Gemeinde wollen das neue und bedeutende Siedlungsgebiet ab 2018 über die Ringstrasse mit ÖV erschliessen.

Damit eine optimale Lösung für das neu entstehende Quartier gefunden werden kann, wurden im Auftrag der Gemeinde Köniz mögliche Varianten ausgelotet. Im Gebiet Niederwangen bestehen bereits verschiedene Buslinien, die allenfalls durch das Ried geführt werden können. Das Ziel ist eine attraktive ÖV-Erschliessung für die Einwohner des Rieds zu verhältnismässigen Kosten.

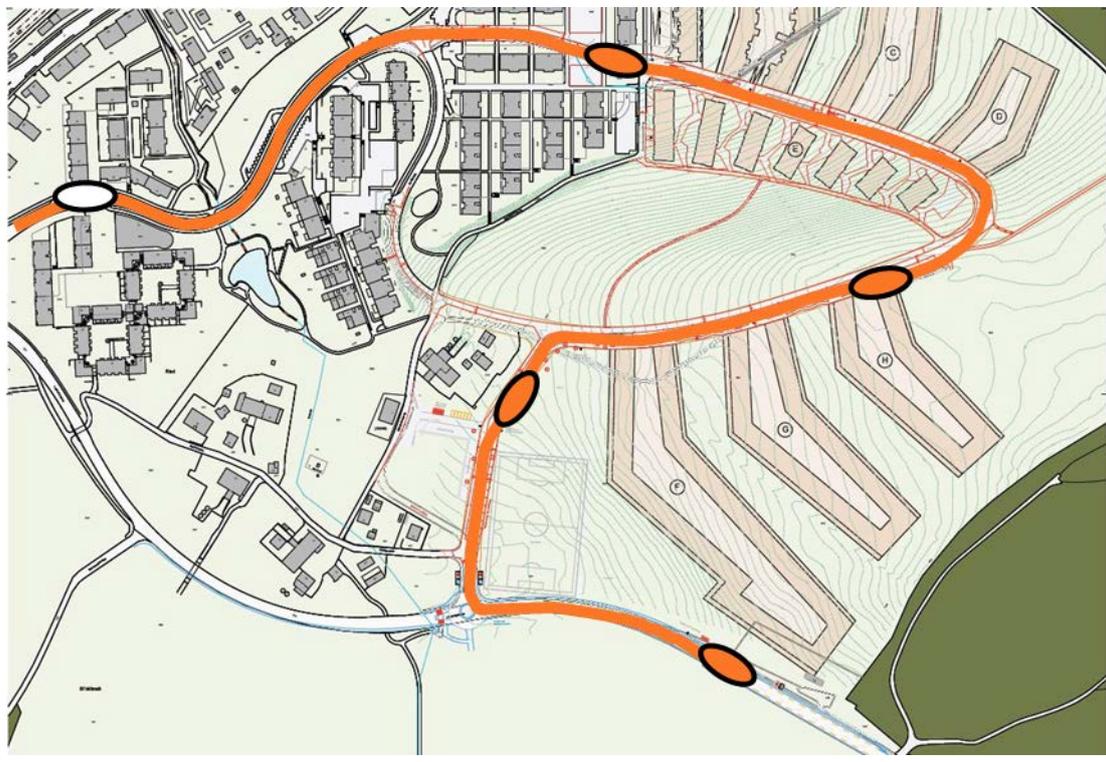


2. Angebotsgrundsätze

Linienführung und Haltestellenanordnung

Das Baugesuch für die Strasseninfrastruktur der Ringstrasse wurde im August 2014 der Gemeinde Köniz eingereicht. Darin eingetragen sind die Linienführung via Ringstrasse und drei neue Bushaltestellen (vgl. Abbildung 2). Im Rahmen der Variantenstudie wurde die Erschliessung nur via Ringstrasse untersucht, weil die heutige Busspur über den Schürilrain gemäss Überbauungsordnung zurückgebaut wird und somit keine Alternative darstellt. Die heute bestehende Haltestelle Leen wird auf der Landorfstrasse näher Richtung Niederwangen Bahnhof zum Rand des Baufeldes F verschoben. Baubeginn ist voraussichtlich im Sommer 2015. Die Linienführung über die Ringstrasse weist eine sehr gute Erschliessung des Rieds auf. Gemäss Bernmobil 2013¹ werden mit den vorgesehenen Haltestellen und einem 400m-Einzugsradius 100% des Siedlungsgebietes erschlossen.

Abbildung 2: Linienführung und Haltestellenanordnung Ried



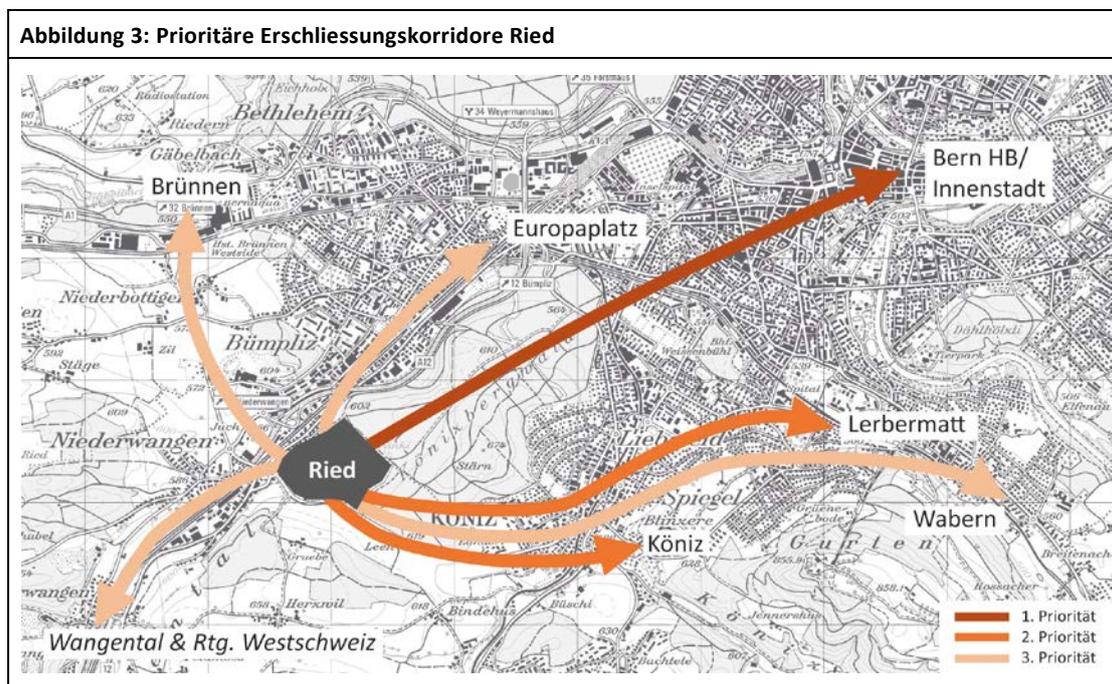
Quelle: Gemeinde Köniz 2014

¹ Bernmobil 2013: Linienführung Linie 29: Variantenvergleich (Kurzbericht vom 22.4.2013)

Prioritäre Erschliessungskorridore

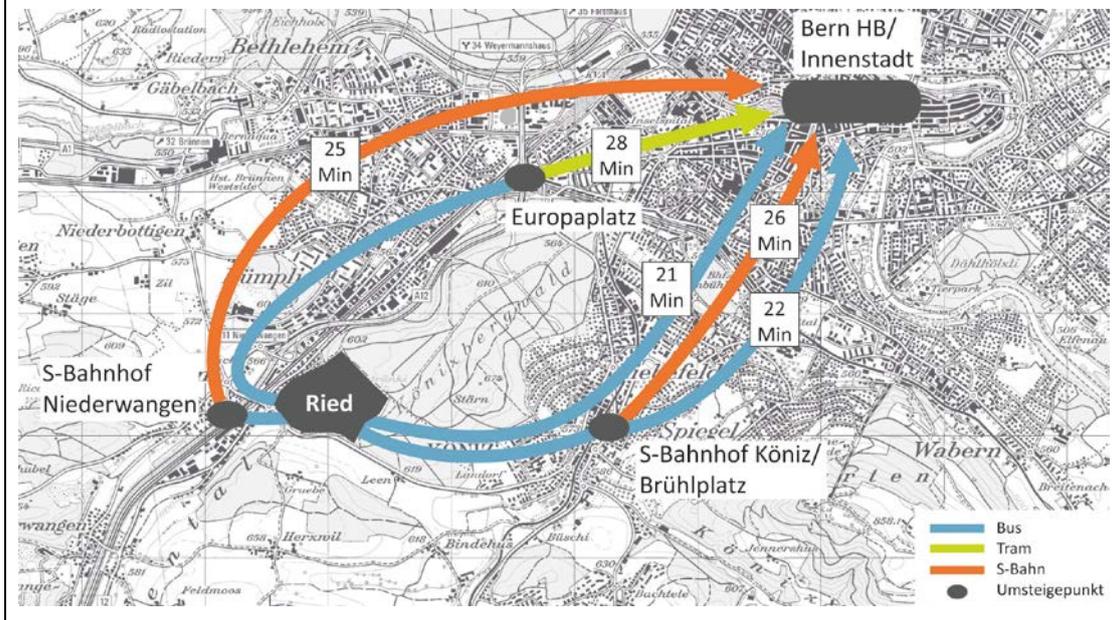
Die Anschlussprioritäten ans übergeordnete Netz für das Ried werden aus den prioritären Erschliessungskorridoren und den Reiseoptionen hergeleitet (vgl. Abbildung 3 und Abbildung 4). Abbildung 4 zeigt, dass die 1. Priorität von/nach Bern über verschiedene Routen erreicht werden kann, wobei eine Reiseoption via Köniz nach Bern je nach Reiseziel in Bern sogar etwas schneller ist als via Niederwangen Bahnhof.

- 1. Priorität von/nach Bern
 - entweder via S-Bahnanschluss in Niederwangen
 - oder via Köniz (mit Bus-Direktverbindung, mit Umsteigen in Köniz auf Bus oder S-Bahn)
 - oder via Buslinie zum Europaplatz und Umsteigen auf Tram
- 2. Priorität Verbindung von/nach Köniz und Lerbermatt (Der Schülertransport zur Schulanlage Lerbermatt muss aus dem gesamten Erschliessungsgebiet sichergestellt werden.)
- 3. Priorität weitere Relationen (z.B. Umsteigebeziehungen auf andere S-Bahn-/Buslinien von/nach Wangental, Brünnen/Bümpliz, Wabern)



Quelle Kartengrundlage: map.geo.admin.ch (Zugriff, 28.8.2014)

Abbildung 4: Reiseoptionen Ried – Bern über verschiedene Korridore



Quelle Kartengrundlage: map.geo.admin.ch (Zugriff, 28.8.2014); Beispiel für die Ermittlung der Reisezeiten anhand Reiseoption Ried – NW Bhf. – Bern HB: Bus Ried – Bhf. NW 5 Min + Umsteigevorgang 5 Min. + S-Bahn NW. Bhf. – Bern HB 10 Min. + Fussweg vom Perron zum Bahnhofvorplatz 5 Min = Total 25 Min Reisezeit

Angebotsniveau

Eine attraktive Erschliessung für das Wohngebiet Ried bedeutet einen integralen Viertelstundentakt. Mit einem geringeren Angebotsniveau dürfte die Zielsetzung aus dem Richtplan, welche einen ÖV/LV-Anteil von 30% am Gesamtverkehr postuliert, nicht zu erreichen sein. Nebst dem Angebotsniveau ist auch die Einbindung ins Gesamtnetz ein zentraler Erfolgsfaktor im öffentlichen Verkehr.

Ziel ist es, ein aufwärtskompatibles Netz/Angebot bereitzustellen, welches nach dem Ausbaustand des Rieds und in Abstimmung mit übergeordneten Veränderungen im S-Bahnsystem entwickelt werden kann. Deshalb sollen sich das Angebotsniveau und die Betriebszeiten an der Etappierung des Ausbaus Ried orientieren. Wichtig ist, dass bereits für die erste Bauetappe (ca. 800 zusätzliche Einwohner, Bezug im 2018) ein ÖV-Angebot bereitgestellt wird. Damit kann von Beginn an der Modalsplit im Ried gezielt beeinflusst und ein Anreiz für potenzielle BewohnerInnen ohne eigenes Auto gesetzt werden. Als längerfristiges Ziel gilt der Viertelstundentakt Montag-Samstag 06:00-20:30 Uhr (Sonntag und Abendangebot 30'-Takt).

Tangentialbeziehungen Wangental – Köniz

Als weiterer Grundsatz gilt die gebührende Berücksichtigung der Tangentialbeziehungen Wangental – Köniz – Klein-Wabern. Den Transitfahrgästen sollen attraktive Anschlüsse ab Bahnhof Niederwangen von/nach Wangental und von/nach Köniz zur Verfügung stehen. Die Reisezeiten sollen zudem nicht unnötig verlängert werden, bspw. mit einer Schlaufenfahrt durch das Ried.

3. Erschliessungsvarianten

Stossrichtungen

Die heutige Situation mit der Linie 29 stellt keine optimale Erschliessung für die entstehenden Siedlungen entlang der Ringstrasse dar. Zudem sind die Umläufe der Linie 29 bereits heute knapp, was teilweise Anschlussbrüche am Bahnhof Niederwangen zur Folge hat. Mit einer umfassenden Auslegeordnung sollen Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie das Ried bei Fertigstellung der Überbauung Papillon sinnvoll mit dem Bus erschlossen werden kann. Dazu gibt es zwei grundsätzliche Stossrichtungen:

- Einbindung in bestehende Linien:
 - Linie 29 weiterhin via Ried
 - Verlängerung Linie 17, 27 oder 31
- Eigene Linie

Es ist eine optimale Lösung aus einer Gesamtsicht zu schaffen. Das bedeutet, dass Verbesserungen für das Ried nicht zulasten anderer Quartiere in Köniz oder in Bern gehen dürfen. Die anzustrebende Lösung muss attraktive Transportketten über Niederwangen hinaus anbieten, wobei eine hohe Bedeutung den S-Bahnanschlüssen zukommt.

Referenzzustand für die Abschätzung der Mehrkosten

Für die Abschätzung der Mehrkosten durch die Erschliessung des Rieds wird bei der Linie 29 von folgendem Fahrzeugeinsatz im 2014 ausgegangen:

- Grundtakt Montag – Freitag und Samstag tagsüber: 4 Fahrzeuge
- Montag – Freitag während Spitzenzeiten (Morgen, Mittag, Abend): 1 zusätzliches Fahrzeug (dieses Fahrzeug wird zwar heute ganztägig eingesetzt, jedoch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nicht vom Kanton finanziert)
- Hauptverkehrszeiten-Kurse (HVZ Kurse) im 15-Minutentakt Montag – Freitag: 3 Fahrzeuge
- Abend und Sonntag im Halbstundentakt: 2 Fahrzeuge
- Schülerkurs: 1 Fahrzeug während 1 Stunde Montag – Freitag während den Schulzeiten

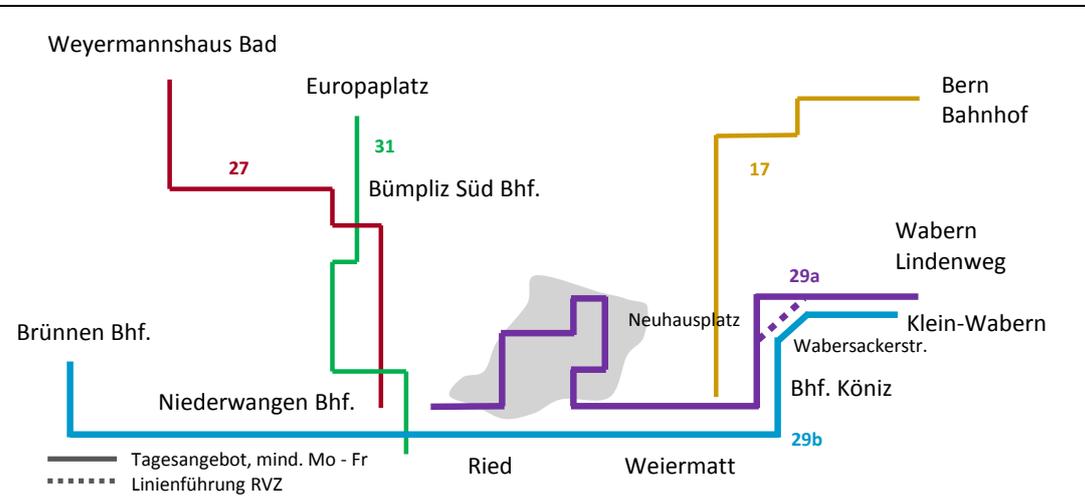
Als Basis für die Kostenschätzung werden nur die vom Kanton finanzierten Leistungen unterstellt. D.h. das zusätzliche Fahrzeug auf dem Grundtakt, welches nicht nur während den Spitzenzeiten sondern ganztägig eingesetzt wird, ist nicht einberechnet.

3.1. Auslegeordnung untersuchter Ansätze

Tabelle 1: Ansatz 1 Status Quo +		
Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundkurse 15'-Takt Niederwangen Bhf. – Wabern, Lindenweg via Ried (29a) ▪ HVZ-Kurse im 15'-Takt Niederwangen Bhf. – Gurtenbahn ohne Bedienung Ried (29b) ▪ Gezielte Schülerverstärkungskurse 	<p>Anzahl Fahrzeuge Mo – Fr im Tagesangebot 9 Fahrzeuge: 5 ganztags (Linie 29a), 4 zusätzliche während HVZ (Linie 29b). Das bedeutet auf der Linie 29a ein zusätzliches Fahrzeug während den NVZ und auf der Linie 29b ein zusätzliches Fahrzeug während den HVZ (ggü. den durch den Kanton finanzierten Leistungen 2014). Am Samstag und während den Randverkehrszeiten (Abend und Sonntag) bedingt die längere Schlaufenfahrt im Ried ebenfalls ein zusätzliches Fahrzeug ggü. dem Fahrplan 2014.</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindung v/n Köniz ▪ Gute S-Bahn-Anschlüsse Ried in Niederwangen auf S1 v/n Bern (und v/n Wangental) ▪ Anschluss in Köniz auf Bus 10 und 17 v/n Bern <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schnelle Verbindung für Pendler Wangental – Köniz in HVZ durch Direktkurse mit S2-Anschluss v/n Wangental (und v/n Bern) ▪ Benachteiligung Transitfahrgäste Niederwangen – Köniz in Neben- und Randverkehrszeiten und am Wochenende und damit Schwächung Tangente Wangental – Wabern 	<p>Bedürfnisse Ried berücksichtigt</p> <p>Schnelle Verbindung Wangental – Köniz in HVZ ohne Schlaufenfahrt via Ried.</p> <p>⇒ aus Sicht Ried denkbar, aber Schwächung Tangente</p>

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen vgl. Abbildung 5, S. 22.

Tabelle 2: Ansatz 2 Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente



Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundkurse 15'-Takt Niederwangen Bhf. – Wabern, Lindenweg via Ried (Linie 29a) ▪ 30'-Takt Brünnen Bhf. – Klein-Wabern ohne Bedienung Ried; in Köniz direkt via Bündensackerstr. und Wabersackerstr.; in Wabern direkt via Seftigenstr. bis Klein-Wabern (Linie 29b); Mo-Fr tagsüber ▪ Gezielte Schülerverstärkungskurse <p>(Details zu den Linienführungen Linie 29a und 29b vgl. Anhang)</p>	<p>Anzahl Fahrzeuge Mo – Fr im Tagesangebot 7 Fahrzeuge: 5 ganztags Linie 29a, 2 ganztags Linie 29b. Das bedeutet auf der Linie 29a ein zusätzliches Fahrzeug und auf der Linie 29b zwei zusätzliche Fahrzeuge während den NVZ (ggü. den durch den Kanton finanzierten Leistungen 2014). In der HVZ werden zusätzlich 2 Fahrzeuge als Schülerkurse eingesetzt. Damit ergibt sich ein Einsatz von gesamthaft 9 Fahrzeugen (analog Fahrplan 2014). Am Samstag bedingt die längere Schlaufenfahrt im Ried ein zusätzliches Fahrzeug ggü. dem Fahrplan 2014. Während den Randverkehrszeiten (Abend und Sonntag) für 30-Minutentakt zwei Fahrzeuge (analog Fahrplan 2014).</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindung v/n Köniz - Wabern ▪ Gute S-Bahn-Anschlüsse Ried in Niederwangen auf S2 v/n Bern (und v/n Wangental) ▪ Anschluss in Köniz auf Bus 10 und 17 v/n Bern <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schnelle Verbindung für Pendler Wangental – Köniz ganztags durch Direktkurse mit S2-Anschluss v/n Wangental (und v/n Bern) ▪ Neue Direktverbindung Mo-Fr ganztags für Köniz und Niederwangen v/n Brünnen Bhf. ▪ Gute S-Bahn Anschlüsse in Köniz v/n Schwarzenburg auf die Linie 29a Richtung Wabern 	<p>Bedürfnisse Ried berücksichtigt</p> <p>Schnelle Verbindung Wangental – Köniz ganztags ohne Schlaufenfahrt via Ried.</p> <p>Direktanbindung Köniz und Niederwangen v/n Brünnen Bhf. und damit zu Einkaufs- und Erlebniszentrum Westside</p> <p>⇒ weiterverfolgen</p>

	<ul style="list-style-type: none">▪ Für Klein-Wabern von Mo-Fr ganztägig schnelle Anbindung von/nach Köniz (ohne Schlaufenfahrt in Wabern via Weyergut)▪ Neues Angebot für die Gebiete Wabersackerstrasse und Bächtelen von Mo-Fr und Sonntag ganztags 30'-Takt sowie Samstagabend▪ Benachteiligung Transitfahrgäste Niederwangen – Köniz am Abend und Wochenende und damit Schwächung Tangente Wangental – Wabern▪ Keine Bedienung Abschnitt Köniz Bhf. – Neuhausplatz – Steinhölzli Märit ab 20 Uhr und sonntags	
--	---	--

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen vgl. Abbildung 5, S. 22.

Tabelle 3: Ansatz 3 Neue Linie Niederwangen – Köniz		
<p>Weyermannshaus Bad</p> <p>Europaplatz</p> <p>Bümpliz Süd Bhf.</p> <p>Niederwangen Bhf.</p> <p>Ried</p> <p>Weiermatt</p> <p>Gurtenbahn</p> <p>Bhf. Köniz</p> <p>Wabern Lindenweg</p> <p>Bern Bahnhof</p> <p>— Tagesangebot, mind. Mo - Fr - - Nur HVZ-Linie</p>		
Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> 15'-Takt HVZ Niederwangen Bhf. – Köniz Bhf. via Ried, 30'-Takt in NVZ (neue Linie) 15'-Takt Köniz Bhf. – Wabern, Lindenweg direkt (Linie 29a) 15'-Takt HVZ Niederwangen Bhf. – Gurtenbahn direkt, 30'-Takt in NVZ (Linie 29b) Gezielte Schülerverstärkungskurse 	<p>Anzahl Fahrzeuge Während den HVZ insgesamt 9 Fahrzeuge. analog Status Quo + (bzw. 1 zusätzliches Fahrzeug ggü. Ist); während den NVZ sind aufgrund der Linienüberlappung innerhalb Köniz (Linien 29a und 29b) insgesamt 6 Fahrzeuge im Einsatz (+2 Fahrzeuge ggü. Ist, +1 Fahrzeug ggü. Status Quo+); Am Samstag und während den Randverkehrszeiten (Abend und Sonntag) bedingt die längere Schlaufenfahrt im Ried analog zum Status Quo+ ein zusätzliches Fahrzeug ggü. Fahrplan 2014.</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> Direktverbindung v/n Köniz Gute S-Bahn-Anschlüsse Ried in Niederwangen auf S1 v/n Bern (und v/n Wangental) Anschluss in Köniz auf Bus 10 und 17 v/n Bern <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> Gute S-Bahn-Anschlüsse am Bhf. Niederwangen Transitfahrgäste Wangental – Köniz auf S2 v/n Wangental Gute S-Bahn-Anschlüsse in Köniz auf S6 v/n Bern und v/n Schwarzenburg Rtg. Lerbermatt, Wabern 	<p>Bedürfnisse Ried und Transitfahrgäste berücksichtigt</p> <p>30'-Takt Ried während NVZ (tieferes Niveau als mit Fahrplan 2014)</p> <p>Aufwärtskompatibel (gezielte Verdichtungen zu integralem 15'-Takt im Ried möglich)</p> <p>Durch Linienauftrennung gehen wichtige, heute vorhandene Direktverbindungen verloren</p> <p>⇒ verwerfen</p>

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen ist im Anhang.

Tabelle 4: Ansatz 4 Verlängerung Linie 27 bis Ried		
Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15'-Takt Ried – Weyermannshaus (Linie 27) ▪ Anpassung Linie 29: direkte Linienführung ohne Bedienung Ried 15'-Takt ganztags, HVZ Verdichtungen zu 7.5'-Takt 	<p>Anzahl Fahrzeuge Es wird ganztägig ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt.</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für Ried gute S-Bahn-Anschlüsse in Niederwangen v/n Bern (und v/n Wangental) möglich ▪ Anbindung Ried an Köniz ungünstig (Umsteigen via Niederwangen Bhf. oder langer Fussweg zu Haltestelle auf Landorfstrasse) ▪ Im Ried wenden über geplanten Kreisel auf Landorfstrasse, 10' Standzeit aufgrund Anschlüssen am Bhf. Niederwangen ▪ Direktverbindung v/n Bümpliz <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktere Verbindungen Transitfahrgäste ab Bhf. Niederwangen v/n Köniz mit guten S-Bahn-Anschlüssen am Bhf. Niederwangen 	<p>Keine Direktverbindung nach Köniz</p> <p>Direktverbindung nach Bümpliz aus Marktsicht wenig interessant.</p> <p>Ausdünnung zum Halbstundentakt in Neben- und Randverkehrszeiten führt zu ineffizienten Fahrzeugumläufen mit hohem Standzeitenanteil.</p> <p>⇒ verwerfen</p>

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen ist im Anhang.

Tabelle 5: Ansatz 5 Verlängerung Linie 31 bis Ried		
Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15'-Takt Ried – Europaplatz (Linie 31; Ast Bhf. Niederwangen – Europaplatz gantztägig 15'-Takt) ▪ Anpassung Linie 29: direkte Linienführung ohne Bedienung Ried, 15'-Takt ganztags, HVZ Verdichtungen zu 7.5'-Takt 	<p>Anzahl Fahrzeuge In den HVZ ein zusätzliches Fahrzeug, in NVZ zwei zusätzliche Fahrzeuge.</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus Sicht Ried gute S-Bahn-Anschlüsse in Niederwangen v/n Bern (und v/n Wangental) ▪ Anbindung Ried an Köniz ungünstig (Umsteigen via Niederwangen Bhf. oder langer Fussweg zu Haltestelle auf Landorfstrasse) ▪ Im Ried wenden über geplanten Kreisel auf Landorfstrasse, 10' Standzeit aufgrund Anschlüssen am Bhf. Niederwangen ▪ Direktverbindung zum Europaplatz mit Tramanschluss Rtg. Innenstadt <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erle nicht mehr erschlossen (evtl. via Verlängerung Linie 27) ▪ Direktere Verbindungen Transitfahrgäste ab Bhf. Niederwangen v/n Köniz mit guten S-Bahn-Anschlüssen am Bhf. Niederwangen 	<p>Keine Direktverbindung nach Köniz</p> <p>Interessante Anbindung an Tramnetz am Europaplatz bzw. Stadtzentrum Bern mit ähnlichen Reisezeiten wie Umsteiger Verbindung via Bhf. Niederwangen und S-Bahn.</p> <p>Vergleichsweise hohe Zusatzkosten, weil Linie 31 heute am Wochenende und am Abend nicht verkehrt.</p> <p>Ausdünnung zum Halbstundentakt in Neben- und Randverkehrszeiten führt zu ineffizienten Fahrzeugumläufen mit hohem Standzeitenanteil.</p> <p>⇒ verwerfen</p>

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen ist im Anhang.

Tabelle 6: Ansatz 6 Verlängerung Linie 17 bis Niederwangen Bhf.		
Ausprägung Angebotskonzept	Grobbeurteilung	Weiterverfolgen / Verwerfen?
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 17 verlängert ab Weiermatt bis Bhf. Niederwangen: HVZ im 15'-Takt NVZ im 20'-Takt ▪ Anpassung Linie 29: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 15'-Takt Köniz Bhf. – Wabern, Lindenweg direkt (Linie 29a) ▪ 15'-Takt HVZ Niederwangen Bhf. – Gurtenbahn direkt, 30'-Takt in NVZ (Linie 29b) 	<p>Anzahl Fahrzeuge In den HVZ ein zusätzliches Fahrzeug, in NVZ drei zusätzliche Fahrzeuge ggü. Ist (Basis Fahrplan 2014 mit 4 Fzg. Linie 29 während NVZ); zudem Gelenkbus- statt Normbuseinsatz mit höheren fixen und variablen Kosten.</p> <p>Erschliessung Ried</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktverbindung v/n Bern und v/n Köniz ▪ Gute S-Bahn-Anschlüsse in Niederwangen v/n Bern (und v/n Wangental) ▪ In NVZ 20'-Takt so lange auf Linie 17 kein integrierter 7.5'-Takt <p>Weitere Aspekte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute S-Bahn-Anschlüsse Transitfahrgäste Wangental – Köniz auf S2 ▪ Gute S-Bahn-Anschlüsse in Köniz auf S6 v/n Bern und v/n Schwarzenburg Rtg. Lerbermatt, Wabern <p>Nebenbemerkung: In NVZ statt Linie 17 im 20'-Takt verlängern, gemäss Ansatz 2 Neue Linie Niederwangen – Köniz im 15'- oder 30'-Takt</p>	<p>Bedürfnisse Ried und Transitfahrgäste berücksichtigt</p> <p>Weiterentwicklung Ansatz 2</p> <p>Teurere Variante im Vergleich zu Ansatz 2</p> <p>⇒ als längerfristigen Ansatz bei entsprechenden Nachfrageentwicklungen (welche den Einsatz von Gelenkbussen erfordern) weiterverfolgen</p>

Zugehörige Netzgrafik mit Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Ried und Fahrzeugumläufen ist im Anhang.

Verworfenener Ansatz: isolierter Shuttle Niederwangen Bhf. – Ried

Der Ansatz Shuttle Niederwangen Bhf. – Ried bedingt zwei Fahrzeuge bei Fahrplanausrichtung auf gute S-Bahnanschlüsse v/n Bern am Bhf. Niederwangen. Das ist eine teure Lösung verglichen mit dem Nutzen. Zudem erfüllt sie den Angebotsgrundsatz einer Direktverbindung von/nach Köniz nicht. Dieser Ansatz wird daher verworfen.

3.2. Folgerungen

Der Ansatz 2 „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“ erfüllt aus Sicht Ried die Anforderungen bezüglich attraktiven Anbindungen an Bern und Köniz mit einem Viertelstundentakt Montag-Samstag tagsüber. Für die Transitfahrgäste bietet er von Mo – Sa ganztägig attraktive Verbindungen an. Auch werden sämtliche heutige Direktverbindungen im Korridor Niederwangen – Köniz – Wabern weiterhin angeboten. Zudem wird durch die Tangente der Linie 29b von Niederwangen bis nach Brünnen Bhf. eine lang geforderte Verbindung realisiert². Allerdings sind mit dem aktuellen S-Bahnfahrplan am Bahnhof Niederwangen keine Anschlüsse für das Wangental in/aus Richtung Brünnen möglich.

Die übrigen Ansätze werden mit folgenden Begründungen nicht weiterverfolgt:

- Der Ansatz 1 „Status Quo +“ erfüllt aus Sicht Ried die Anforderungen. Zudem entsteht für die Transitfahrgäste während den HVZ eine verbesserte Situation mit Direktführung der Kurse ab Bahnhof Niederwangen nach Köniz (ohne Umweg via Ried). Während den Neben- und Randverkehrszeiten hingegen wird die Tangentenfunktion mit verlängerten Reisezeiten bzw. unattraktiver Schlaufenfahrt via Ringstrasse geschwächt.
- Auch der Ansatz 3 „Neue Linie Niederwangen – Köniz“ erfüllt aus Sicht Ried die Anforderungen. Er bietet ganztägig attraktive Verbindungen für die Transitfahrgäste. Der Ansatz ist flexibel für nachfrageorientierte Angebotsentwicklungen auf den verschiedenen Teilabschnitten (Angebot Ried, Angebot Tangente Wangental – Köniz, Angebot innerhalb Köniz). Allerdings gehen für das Ried Direktverbindungen nach Lerbermatt, Gurtenbahn und Wabern verloren. Zudem besteht für das Ried während den NVZ mit einem 30'-Takt ein tieferes Niveau als mit dem Fahrplan 2014, was für die bestehenden Siedlungen im Ried eine klare Verschlechterung darstellt und für die Neubaugebiete wenig attraktiv ist.
- Der Ansatz 6 „Verlängerung Linie 17“ ist mit den Gelenkbussen eine vergleichsweise teurere Lösung und für den Zeithorizont 2018 (Bezug 1. Bauetappe) sicher noch kein Thema. Bei entsprechender Nachfrageentwicklung im Ried ist dieser Ansatz zu einem späteren Zeitpunkt als Weiterentwicklungsoption denkbar.

² vgl. INFRAS 2013: Angebotskonzept Wangental – Brünnen, Schlussbericht, Zürich.

- Nicht zielführend sind die Ansätze „Verlängerung Linie 27“ (Ansatz 4) und „Verlängerung Linie 31“ (Ansatz 5), weil sie keine Direktverbindungen nach Köniz anbieten (festgesetzte Priorität). Die Ansätze sind zudem unflexibel bzgl. Ausdünnungen während den Neben- und Randverkehrszeiten. Die Verlängerung der Linie 27 wäre aufgrund des heutigen Angebotsniveaus immerhin eine vergleichsweise günstige Lösung. Die Verlängerung der Linie 31 hingegen wäre sehr teuer, weil diese Linie heute am Wochenende und am Abend nicht fährt. Aus Sicht Ried ist ein Angebot zu diesen Zeiten jedoch ebenfalls anzustreben.

4. Vorschlag Angebotskonzept

Zur Erschliessung des Rieds wird der Ansatz „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“ vorgeschlagen. Das Angebotskonzept wird im Folgenden im Detail beschrieben.

4.1. Angebotskonzept

Tagesangebot Mo-Fr, 06:00 – 20:30 Uhr

Von Mo – Sa verkehren neu zwei getrennte Linien ganztags, wobei die heutigen HVZ-Kurse zwischen Niederwangen und Gurtenbahn aufgehoben werden. Die Linie 29a und 29b weisen folgende Linienführung auf:

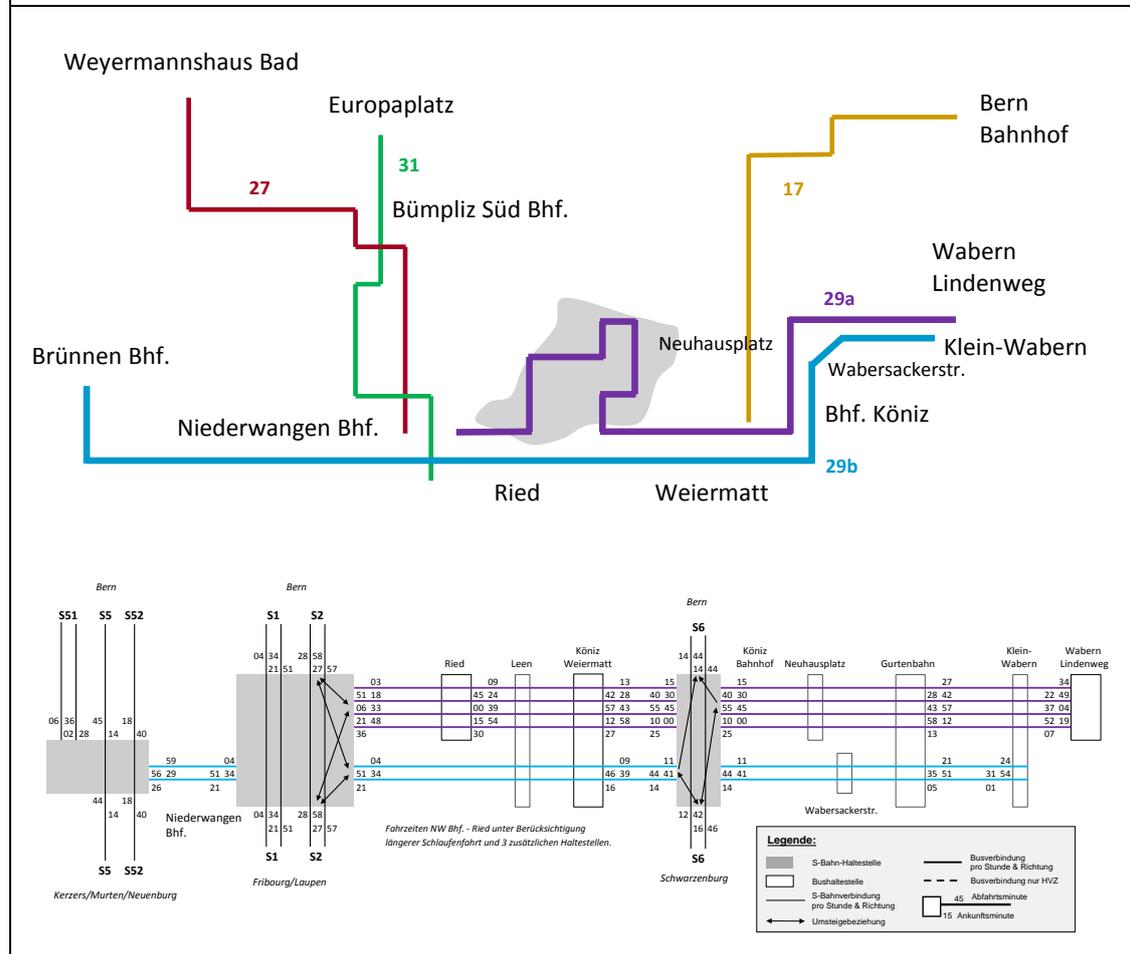
- Die Linie 29a fährt ab Niederwangen Bhf. via Ringstrasse durch das Ried und in Köniz via Neuhausplatz bis nach Wabern, Lindenweg. Innerhalb Köniz und Wabern wird die gleiche Linienführung wie heute gefahren (vgl. dazu, Abbildung 9, S. 32 im Anhang).
- Die Linie 29b wird neu konzipiert. Sie verkehrt ab Brünnen Bhf. nach Klein-Wabern und stellt insbesondere auch zwischen Niederwangen und Köniz eine schnelle, tangentielle Verbindung her. In Niederwangen bedient die Linie 29b die Haltestelle Riedmoosbrücke, wo sie den Anschluss an die Perrons und somit auf die S2 von/nach Wangental und von/nach Bern macht. Die Anschlüsse funktionieren aber nur in/aus Richtung Köniz, nicht in/aus Richtung Brünnen. Zwischen Köniz Bhf. und Steinhölzli Märit verkehrt sie über Bündenackerstrasse und Wabersackerstrasse. Damit wird sie beschleunigt und kann mit 2 Fahrzeugen betrieben werden. Ohne Beschleunigung müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu langen und unproduktiven Standzeiten führt. Zudem würde die Attraktivität als Tangente geschmälert. Die Haltestellen Neuhausplatz, Sportweg und Hessesstrasse werden durch die Linie 29b nicht bedient.

Zu beachten ist, dass es für die Linien 29a/29b am Bhf. Niederwangen zwei verschiedene Halteorte gibt. Die Linie 29a verkehrt ab Bahnhofplatz, Linie 29b auf der Riedmoosbrücke.

Angebot Samstag, 07:00 – 20:30 Uhr

Am Samstag verkehrt die Linie 29a von 07:00 bis 20:30 Uhr in gleicher Linienführung wie Wochentags (Mindestangebot). In Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr zum Einkauf- und Freizeitzentrum Brünnen Westside ist für die Linie 29b ein Angebot auch am Samstag von 07:00 bis 20:30 Uhr sinnvoll.

Abbildung 5: Vorschlag Angebotskonzept: Linienschema und Netzgrafik Tagesangebot Mo-Sa, 06:00 – 20:30

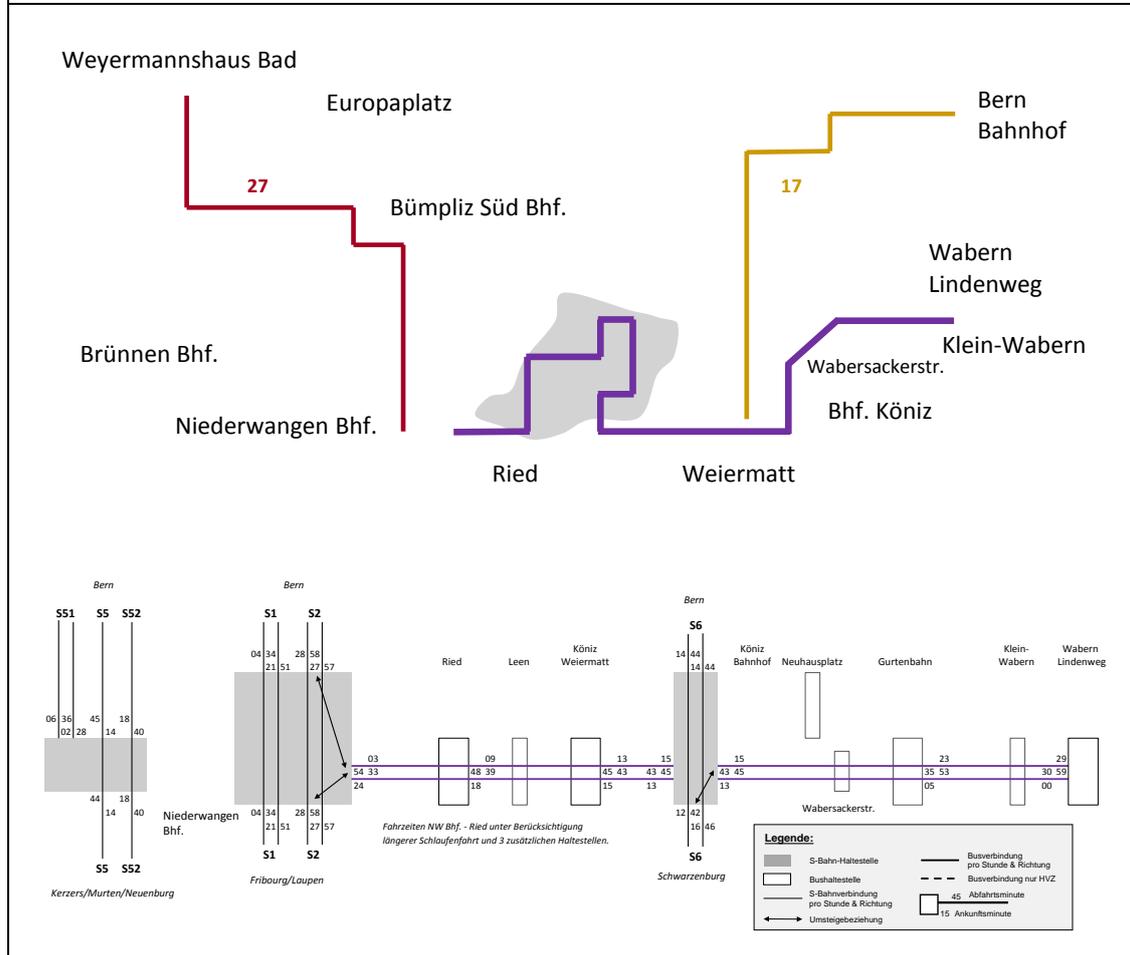


Abend- und Sonntagsangebot

Montag-Samstag nach 20:30 Uhr und an Sonntagen wird die Linienführung der Linie 29a zwischen Köniz Bhf. und Steinhölzli Märit beschleunigt damit sie mit 2 Fahrzeugen halbstündlich betrieben werden kann (analog Linie 29b). Die Linie 29a erschliesst mit der angepassten Linienführung das Ried, den Liebefeld Park, das Eichholz und Klein-Wabern. Die Haltestellen Neuhausplatz, Sportweg und Hessesstrasse werden nicht bedient.

Die Linie 29b wird abends und an Sonntagen nicht betrieben.

Abbildung 6: Vorschlag Angebotskonzept: Linienschema und Netzgrafik Abend- und Sonntagsangebot



4.2. Angebotsniveau und Betriebszeiten

Zwischen Niederwangen Bhf. und Klein-Wabern verkehren neu sechs Kurse pro Stunde ganztags, statt bis anhin acht Kurse pro Stunde Niederwangen – Gurtenbahn während den HVZ und vier Kurse pro Stunde Niederwangen – Wabern während den NVZ. Das Ried wird ganztags im 15'-Takt bedient. Weiterhin werden gezielte Schülerverstärkungskurse während den HVZ gefahren.

S-Bahnanschlüsse in Niederwangen von/nach Bern sowie von/nach Wangental sind aus/in Richtung Köniz während allen Betriebszeiten gewährleistet. In Köniz bestehen zusätzlich Anschlüsse zwischen der S-Bahn v/n Schwarzenburg und der Linie 29a Richtung Wabern.

Die Tabelle 7 zeigt das angestrebte Angebotsniveau auf den beiden Linien 29a und 29b.

Tabelle 7: Vorschlag Taktangebot Angebotskonzept: Angebot je Linie				
Linie	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag*	Abend*
<i>Betriebszeiten</i>	6:00-20:30	7:00 – 20:30	8:30 – 20:30	20:30 – 22:00
Linie 29a Niederwangen Bhf. – Wabern, Lindenweg	15'	15'	30'	30'
Linie 29b Brünnen Bhf. – Klein-Wabern	30'	30'		

*Linienführung in Köniz via Bündenackerstrasse und Wabersackerstrasse

4.3. Vor- und Nachteile aus Sicht Angebot ggü. heute

Mit der vorgeschlagenen Variante können die Neubaugebiete im Ried attraktiv im 15'-Takt v/n Köniz – Wabern und v/n Niederwangen Bhf. erschlossen werden (vgl. auch „orange“ Haltestellen in Abbildung 2, S.7). Die wichtigsten Auswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts auf die „übrigen“ betroffenen Gebiete gegenüber heute werden nachfolgend aufgeführt. Für Wabern/Eichholz bleibt die Angebotsqualität ggü. heute unverändert, weshalb dieses Gebiet in Tabelle 8 nicht aufgeführt ist.

Tabelle 8: Vor- und Nachteile Ansatz „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“		
Kriterien	Vorteile	Nachteile
Angebotsqualität		
„altes Ried“ (bestehende Haltestelle Ried & Bruggbühlstr.)		<ul style="list-style-type: none"> ▪ In HVZ nur noch 15'-Takt statt 7.5'-Takt ▪ Längere Fahrzeit Rtg. Köniz wegen längerer Schlaufenfahrt via Ringstrasse ▪ Wegfall S1-Anschluss am Bhf. Niederwangen vom Wangental und von Bern in HVZ
Niederwangen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mo-Sa ganztags schnelle Verbindung nach Köniz – Klein-Wabern ▪ Direktanbindung an Brünnen Westside (Mo-Sa) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Während HVZ v/n Köniz – Gurtenbahn nur noch sechs statt bis anhin acht Kurse
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute S-Bahn Anschlüsse in Köniz v/n Schwarzenburg auf die Linie 29a Richtung Wabern ▪ Neu-Erschliessung Liebefeld Park und Wabersackerstrasse von Mo-Sa sowie abends und sonntags ▪ Ganztags halbstündlich schnelle Verbindung Rtg. Niederwangen und Klein-Wabern ▪ Direktanbindung an Brünnen Westside (Mo-Sa) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Während HVZ innerhalb Köniz nur noch sechs statt bis anhin acht Kurse ▪ Haltestellen Neuhausplatz, Sportweg, Hessesstrasse am Abend und sonntags nicht mehr durch Linie 29 erschlossen (Neuhausplatz mit Linie 17 weiterhin erschlossen)
Klein-Wabern	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Direktanbindung Klein-Wabern mit schneller Verbindung von Mo – Sa v/n Köniz, Niederwangen und Brünnen Westside ▪ 6 Kurse pro Stunde Rtg. Köniz und Niederwangen (bis anhin 4 von/bis Gurtenbahn) 	
Tangente Wangental – Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schnelle Verbindung für Pendler Wangental – Köniz – Klein-Wabern durch Direktkurse mit S2-Anschluss v/n Wangental 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unattraktive Verbindung Wangental – Köniz – Wabern, Lindenweg mit Umweg via Ried am Wochenende und abends
Betriebsstabilität Linie 29	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gewährung der Bahn-Anschlüsse am Bhf. Niederwangen v/n Wangental ▪ Durch geänderte Fahrlage im Bereich Köniz Bhf. kein Konflikt mehr mit Barrierenschliessung 	
Verständlichkeit Angebot	<p>Klare Linienfunktion von Mo-Sa:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie 29a zur Erschliessung des Ried und dessen Direktverbindung nach Köniz – Wabern, Lindenweg ▪ Linie 29b für schnelle Verbindung Wangental – Köniz – Klein-Wabern ganztags 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ändernde Linienführungen für Sonntag und Abendangebot (Kommunikation Herausforderung).

4.4. Kosten- und Ertragsschätzung

Betriebskosten

Als Basis für die Grobkostenschätzung wurden die zusätzlichen Fahrplanstunden und Kurskilometer gegenüber dem Fahrplan 2014 berechnet. Die Mehrleistungen der Linien 29a und 29b belaufen sich auf ca. 150'000 km und ca. 9'100 Fahrplanstunden pro Jahr.³

Insgesamt resultieren auf der Linie 29 Mehrkosten von ca. 490'000 Franken gegenüber den im Fahrplan 2014 durch den Kanton finanzierten Kosten.

Schätzung Zusatzertrag

Ein möglicher Ansatz zur Schätzung der Zusatzerlöse ist die Ermittlung des Zusatzertrags aufgrund der zusätzlichen ÖV-Fahrten der neuen Einwohner im Ried (über spezifisches Verkehrspotenzial pro Einwohner).

In der ersten Ausbautetappe des Rieds werden 800 zusätzliche Einwohner erwartet, bis zum Vollausbau ist mit 2'500 zusätzlichen Einwohnern zu rechnen.

Gemäss Mikrozensus ist für ein Siedlungsgebiet mit Wohnnutzung mit durchschnittlich drei Fahrten pro Person und Tag zu rechnen⁴. Für den anzustrebenden ÖV-Modalsplit werden 25% angenommen (abhängig von Anzahl Parkplätzen im Siedlungsgebiet Ried).

Zusammen mit einem durchschnittlichen Erlössatz pro Fahrt von 0.90 CHF⁵ ist von den Fahrgästen im Ried in der Startphase ein jährlicher Zusatzertrag von ca. 150'000 – 200'000 CHF zu erwarten. Zusätzliche Erträge sind auch aus der neuen Verbindung nach Brünnen Westside zu erwarten.

Für das ÖV-System des Kantons Bern heisst das nicht, dass dieser Zusatzertrag effektiv so einfließt. Es ist davon auszugehen, dass die zukünftigen Einwohner des Rieds teilweise bereits ein Verbund- oder Generalabonnement besitzen und damit keine Mehrerträge generieren.

Nebst der Siedlungsentwicklung im Ried entsteht auch im Raum Klein-Wabern in den kommenden Jahren neues Wohngebiet (Bächtelenpark Neubau mit 184 Wohnungen, Nesslerenweg Aufstockung). Es ist also nebst den zusätzlichen Fahrgästen aus dem Ried ausserdem mit einem Fahrgastpotenzial aus dem Raum Klein-Wabern zu rechnen.

³ Schätzung Mehrleistung und Kosten durch Bernmobil.

⁴ Bundesamt für Raumentwicklung; BFS, 2012: Mobilität in der Schweiz, Wichtige Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel.

⁵ Quelle: Geschäftsbericht Bernmobil 2013, Bern.

4.5. Finanzierung

Ungedeckte Betriebskosten (Abgeltungen)

Für neue Angebote wie die hier vorgeschlagene Linie 29b wird in der Regel zuerst ein dreijähriger Versuchsbetrieb eingeführt, welcher auf der Grundlage ÖV Gesetz, Art. 6, Abs. 2 durch den Kanton mitfinanziert werden kann. Die Finanzierung der Betriebskosten erfolgt üblicherweise gemäss folgendem Kostenteiler:

- 33% Kanton,
- 25% bis 30% Transportunternehmungen durch Verkehrserträge,
- 37% bis 42% Gemeinden gemäss Kostenteiler.

Infrastruktur

Die Kosten für Haltestellen und andere Infrastrukturen werden vom Strasseneigentümer getragen. Da die Linie 29b als Versuchsbetrieb eingegeben wird, sind nur minimale Infrastrukturanpassungen vorzusehen, z. B. provisorische Haltestellen. Die effektiven Kosten sind noch offen.

Auswirkungen auf die ÖV-Punkte

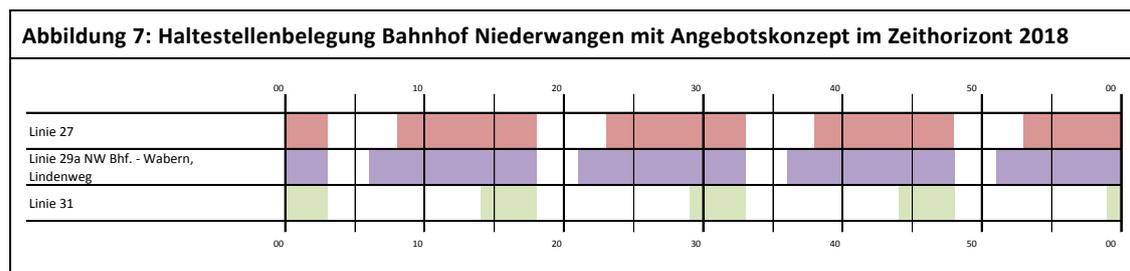
Zusätzliche Haltestellen bzw. Haltestellenabfahrten an bestehenden Haltestellen führen zu zusätzlichen ÖV-Punkten und damit zu tendenziell zusätzlichen Kosten für die Gemeinde.

4.6. Weitere Aspekte

Anforderungen an die Infrastruktur

Für den Bahnhofsausbau in Niederwangen existieren eine Machbarkeitsstudie und eine Bestvariante. Die Erarbeitung des Bauprojekts wird 2015 in Angriff genommen. Es sind drei Haltekannten vorgesehen sowie eine Zusatzkante für die Schülerkurse (nicht BehiG-konform). Mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept sind die drei Haltekannten am Bahnhof Niederwangen ausreichend (vgl. Abbildung 7). Die Linie 29b verkehrt via Riedmoosbrücke, weshalb es für sie keine Haltestelle auf dem Bahnhofplatz bedarf.

Um längerfristig die Option Gelenkbus für die Erschliessung Ried offen zu halten (zum Beispiel mit Ansatz Verlängerung Linie 17), muss mindestens eine Buskante auf 18m ausgelegt sein.



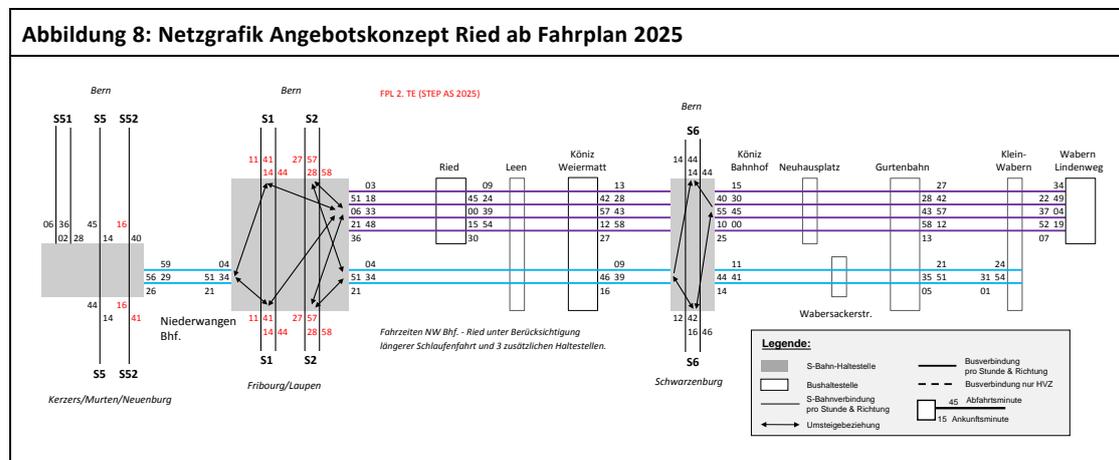
Ohne Schülerkurse, welche die separate, nicht BehiG-konforme Haltekante benutzen können.

Die erforderliche Strasseninfrastruktur im Ried, inkl. Gelenkbus tauglicher Bushaltestellen, wurde mit dem Baugesuch eingereicht.

Für die Linie 29b ist eine neue Haltestelle in der Bündenerstrasse (Erschliessung Liebefeld Park) und allenfalls eine zusätzliche in der Wabersackerstrasse vorzusehen. Zudem ist für diese Linie ein Stand- und Wendepunkt in Klein-Wabern sowie beim Bahnhof Brünen zur Verfügung zu stellen.

Aufwärtskompatibilität

Mit der 2. TE S-Bahn Bern ändert sich die Fahrplage der S1, so dass die S1 und S2 im 15'-Takt am Bahnhof Bern eintreffen (Zeithorizont 2025). Dies hat zur Folge, dass die S1 am Bhf. Niederwangen rund 10 Minuten später Richtung Bern fährt. Für das vorgeschlagene Angebotskonzept hat das eine positive Auswirkung. Jeder Kurs der Linie 29a macht am Bhf. Niederwangen einen schlanken Anschluss auf die S-Bahn von/nach Bern und von/nach Wangental. Zudem entstehen neu Anschlüsse zwischen der S1 und der Linie 29b nach Brünen mit allerdings vergleichsweise langen Umsteigezeiten von 7 bis 10 Minuten.



Quelle Bahnfahrplan 2025: Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern, 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, 11.12.2013.

Tramverlängerung Wabern

Eine Abstimmung der Linie 29 mit der Tramlinie 9 ist zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen und mit dem bestehenden Buskonzept Klein-Wabern abzustimmen⁶. Ein Parallelbetrieb der Linie 29b und der Tramlinie 9 auf der Seftigenstrasse zwischen Gurtenbahn und Klein-Wabern ist fraglich.

⁶ Bahn + Bus Beratung AG 3B: Buskonzept Klein-Wabern, Schlussbericht Oktober 2009.

4.7. Umsetzungsplan

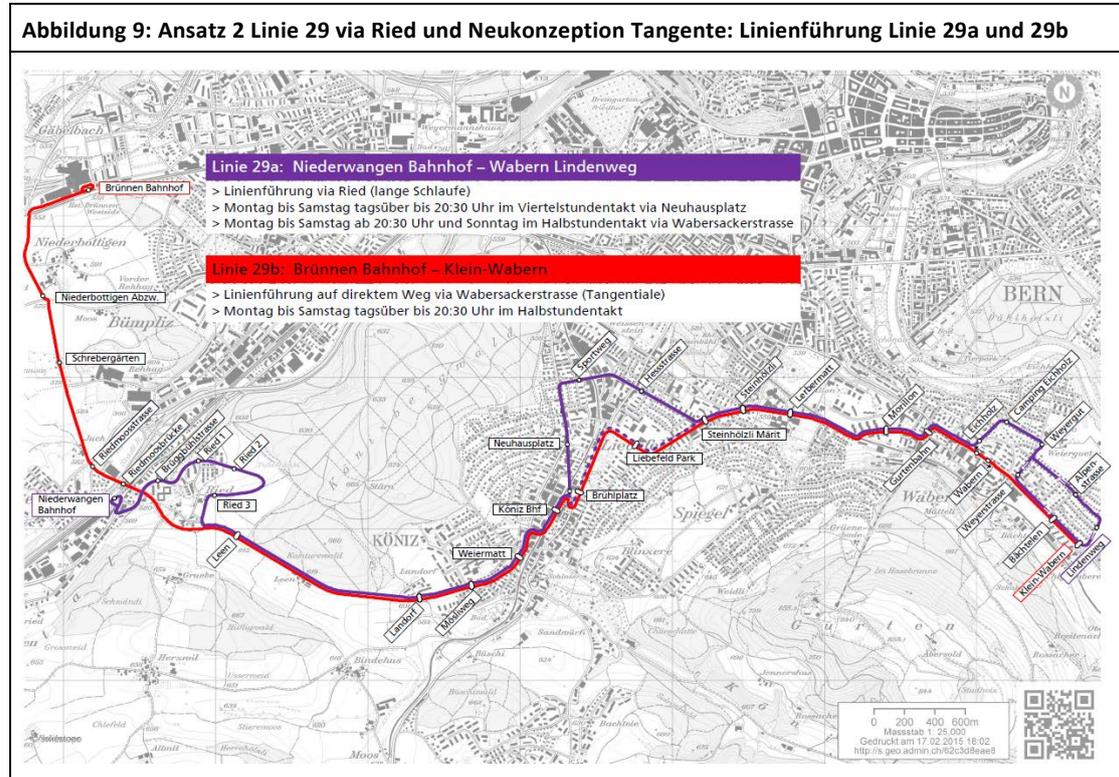
Die Grunderschliessung des Rieds mit der Umsetzung des Ansatzes „Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente“ ist auf den ersten Etappenausbau im Dezember 2018 vorzusehen. Voraussetzung dazu ist die Aufnahme in das regionale Angebotskonzept 2018 – 2021. Das bedingt einen Antrag der Gemeinde Köniz inklusive Gemeinderatsbeschluss an die RKBM. Der Linienabschnitt zwischen Niederwangen und Brünen Bhf. bedingt als neue Linie einen dreijährigen Versuchsbetrieb mit direkter Mitfinanzierung der Gemeinden. Dazu muss ein Vorschlag für einen Kostenteiler ausgearbeitet werden und es müssen die nötigen Finanzierungsbeschlüsse der Gemeinde Köniz, der Stadt Bern und des Regierungsrats des Kantons Bern vorliegen.

Annex

Glossar

AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Bhf.	Bahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeiten
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeiten
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RKBM	Regionalkonferenz Bern Mittelland
v/n	von/nach

Skizze Linienführungen Ansatz 2



Quelle: Bernmobil 2016

Netzgrafiken verworfene Ansätze

Abbildung 10: Ansatz 1 Status Quo+

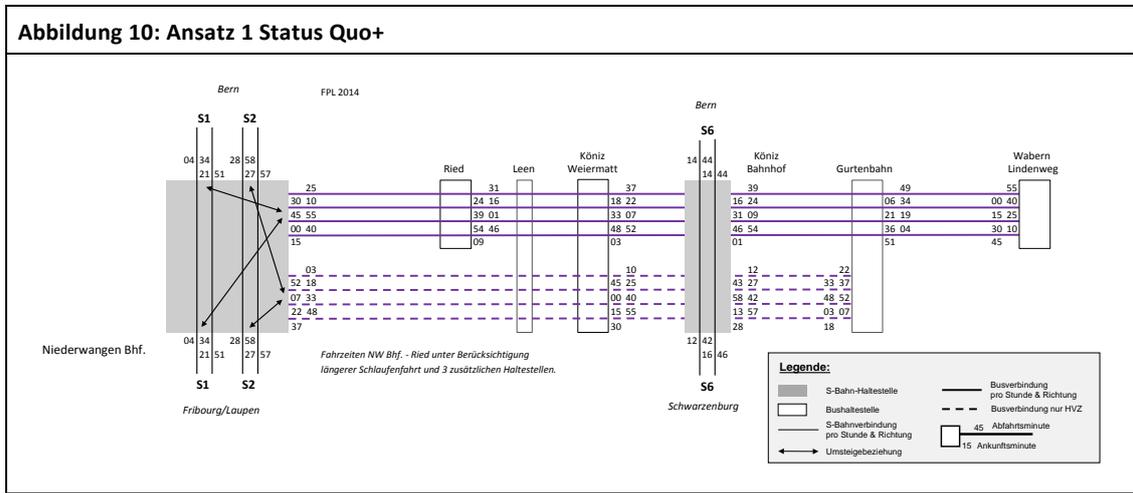
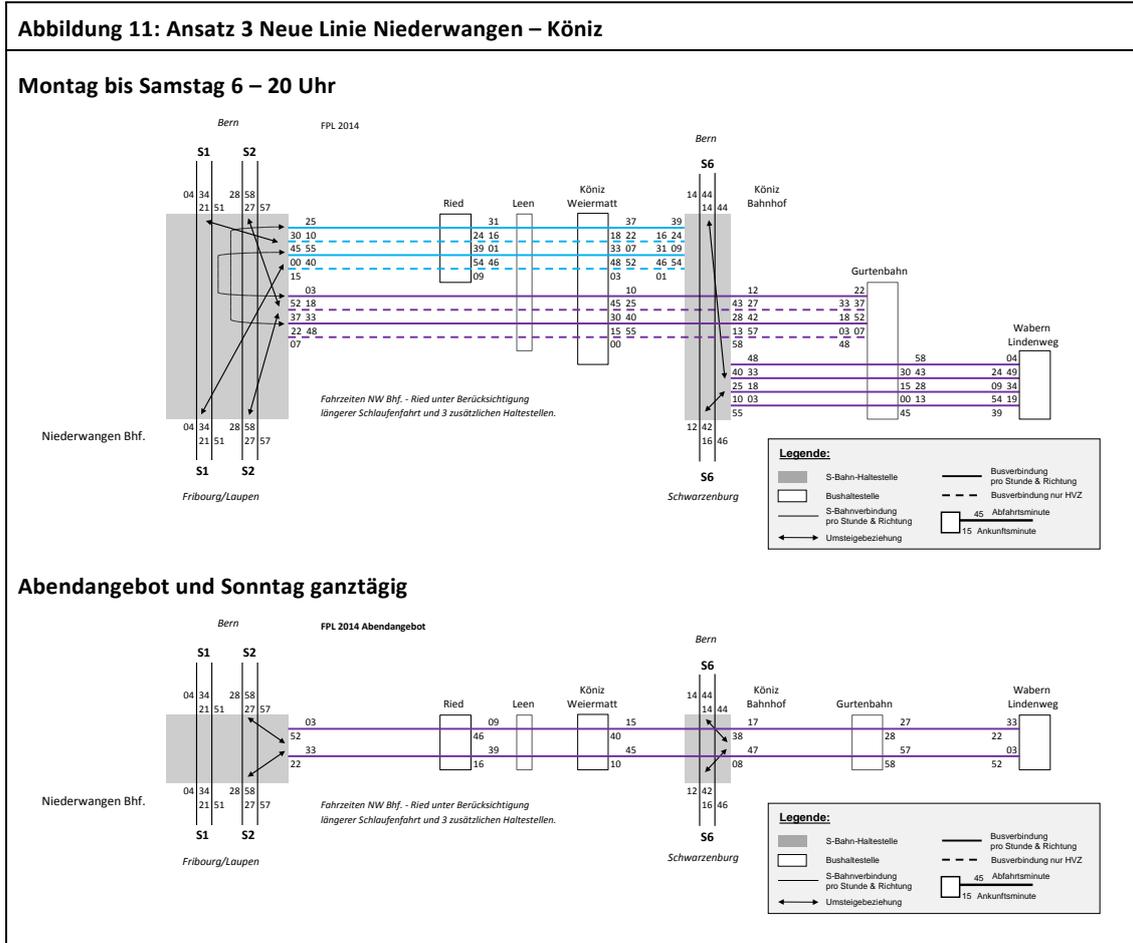


Abbildung 11: Ansatz 3 Neue Linie Niederwangen – Köniz

Montag bis Samstag 6 – 20 Uhr



Abendangebot und Sonntag ganztägig

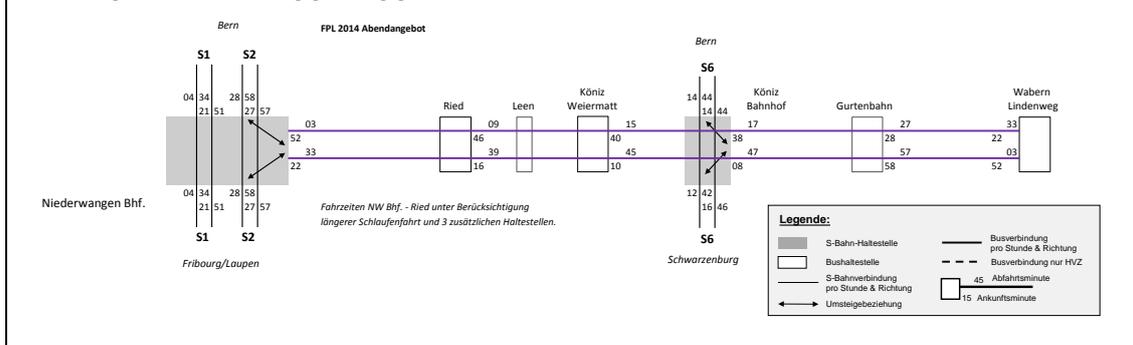


Abbildung 12: Ansatz 4 Verlängerung Linie 27 bis Ried

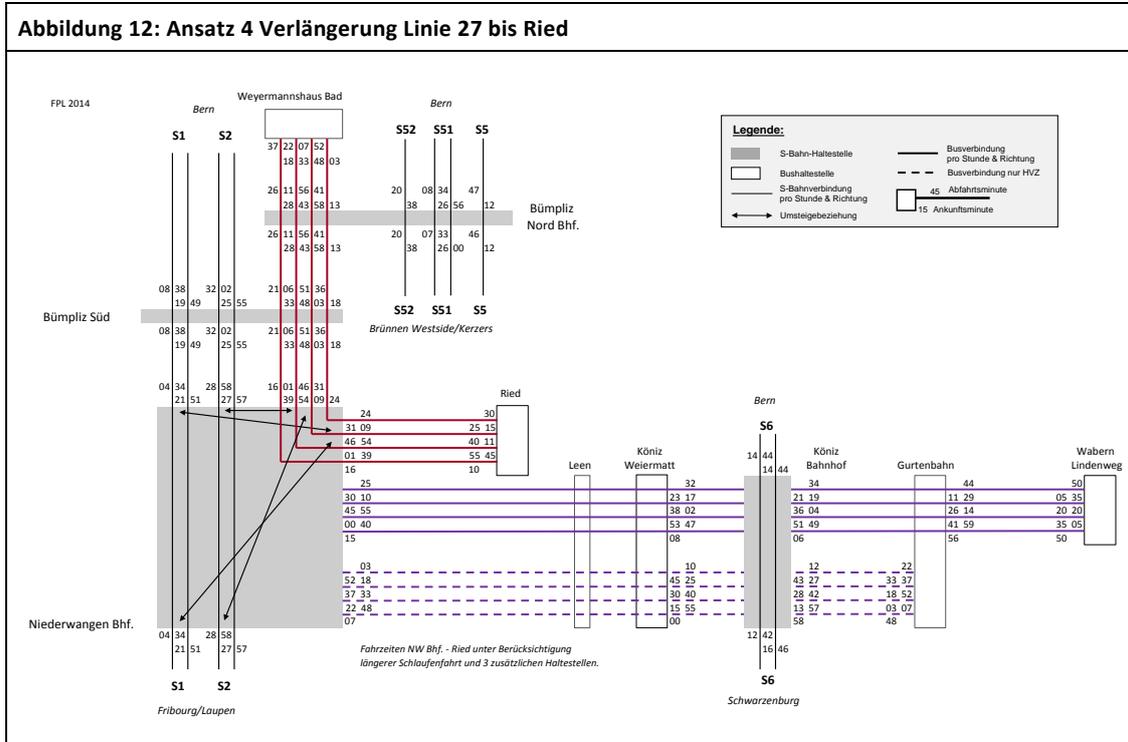


Abbildung 13: Ansatz 5 Verlängerung Linie 31 bis Ried

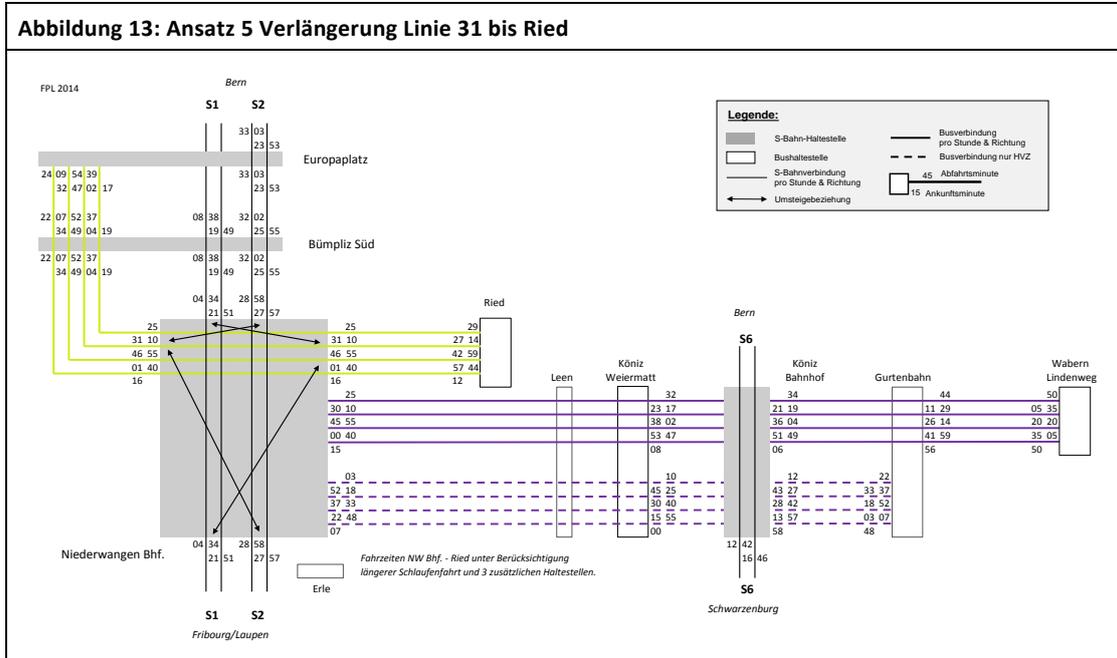


Abbildung 14: Ansatz 6 Verlängerung Linie 17 bis Niederwangen Bhf. HVZ 15'-Takt und NVZ 20'-Takt

