

# **Angebotskonzept Ried Wabern-Köniz-Niederwangen-Brünnen**

## **Auswertung der Mitwirkung**

### **Inhaltsverzeichnis**

1.	Ausgangslage	2
2.	Zusammenfassung	3
3.	Antrag für das Regionale ÖV-Angebotskonzept	4
4.	Eingegangene Stellungnahmen	5
5.	Stellungnahmen und Beantwortung	6

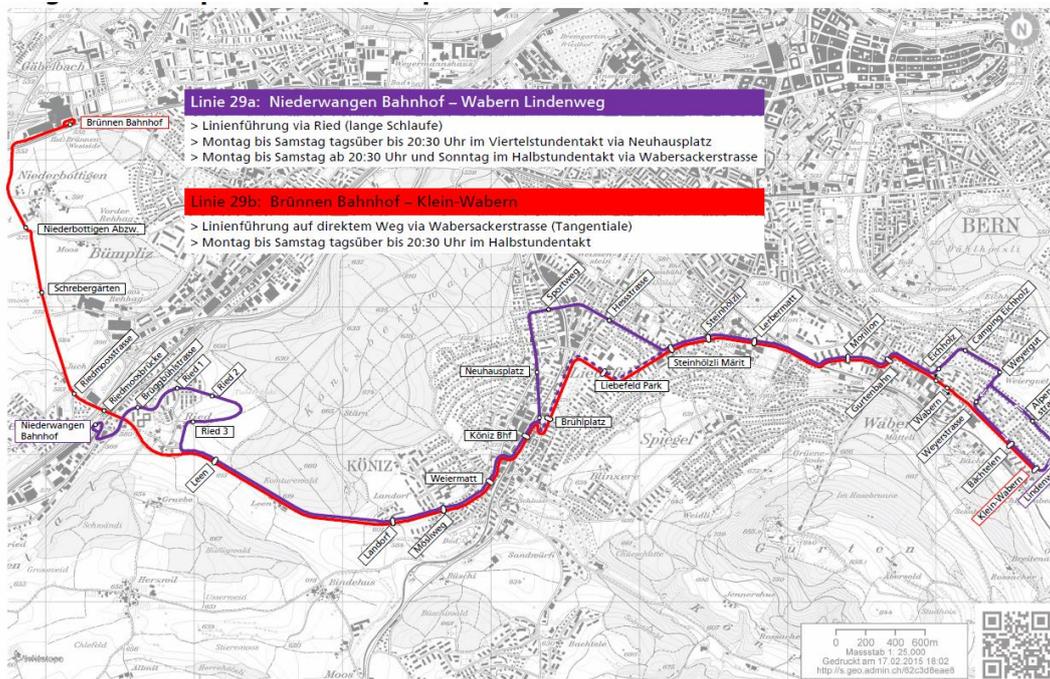
# 1. Ausgangslage

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hatte 2013 ein Angebotskonzept erarbeitet für eine neue Busverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen. Die Gemeinderäte von Bern und Köniz hatten 2014 die Aufnahme eines Versuchsbetriebs vorläufig abgelehnt mit der Begründung, dass eine isolierte und somit nicht Richtung Köniz verbundene Buslinie zu wenig Potenzial aufweise.

Die Gemeinde Köniz hat daraufhin Abklärungen für die Erschliessung der Überbauung «Papillon» in Ried (Niederwangen) vorgenommen. Diese wird ab 2015 etappenweise realisiert. Die rund 2'500 neuen Einwohnerinnen und Einwohner sollen über die Ringstrasse optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Das Ziel ist, eine attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr für die Einwohner des Rieds zu verhältnismässigen Kosten bereitzustellen.

Als Bestlösung stellte sich in der Variantenstudie der Ansatz «Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente (Wabern-Köniz-Niederwangen)» heraus. Auch zeigten die Planungen, dass sich eine Verlängerung der neuen Linie aus Wabern nach Brünnen effizient realisieren lässt. Gegenüber dem Vorschlag der RKBM aus dem Jahr 2014 mit einer isolierten Linie Wangental-Brünnen ergeben sich eine bessere Ausgangslage und deutlich tiefere Kosten. Die Gemeinderäte von Bern und Köniz hatten den Vorschlag damals abgelehnt.

Geplant sind nun zwei ganztags betriebene Linien, welche die Strecken Wabern Lindenweg-Liebefeld-Köniz-Ried-Niederwangen sowie Kleinwabern-Köniz-Niederwangen-Brünnen bedienen. Letztere ersetzt die heutigen Verdichtungen und verkehrt vorerst von Montag bis Freitag. Die neue Lösung ermöglicht Direktverbindungen von Wabern, Köniz und Niederwangen nach Brünnen sowie Verknüpfungen ins Wangental und nach Bern. Zudem entstehen in Köniz Anschlüsse von der S-Bahn aus Schwarzenburg mit dem Bus tags nach Wabern.



Die Grunderschliessung des Rieds ist auf den ersten Etappenausbau im Ende 2018 vorgesehen. Voraussetzung dazu ist die Aufnahme in das regionale Angebotskonzept 2018–2021 im Frühjahr 2016.

Die Mitwirkung zum Angebotskonzept Ried dauerte vom 25. November 2015 bis am 15. Januar 2016. Eingegangen sind insgesamt 31 Stellungnahmen (siehe Kapitel 2). Die Kommission Verkehr hat an der Sitzung vom 28. April 2016 den vorliegenden Mitwirkungsbericht sowie den Schlussbericht zum Angebotskonzept Ried verabschiedet.

## 2. Zusammenfassung

An der Mitwirkung zum Angebotskonzept Ried haben 31 Institutionen und Private teilgenommen.

Die Mehrzahl der Mitwirkenden ist mit den Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Abb. 1). Die Wichtigkeit einer guten ÖV-Erschliessung wird erkannt, zudem werden einzelne Quartiere im Gemeindegebiet besser erschlossen, was eindeutig begrüsst wird. Negativ bewerten die Eingebenden vor allem die Angebotslücke am Wochenende und die unterschiedlichen Linienführungen abends und am Wochenende. Mit der Wahl der Bestvariante (vgl. Abb. 2) können laut Stellungnahmen viele Bedürfnisse optimal befriedigt werden, die Teilung der Linie und gleichzeitige Stärkung der Tangente findet Anklang. Auch werden die Anschlussbeziehungen sowie die Verbindung nach Brünnen als gut beurteilt. Negativ fällt vor allem die Liniennummerierung ins Gewicht. Fraglich ist, ob allenfalls die Linie 17 zu einem späteren Zeitpunkt nach Brünnen verlängert werden könnte.

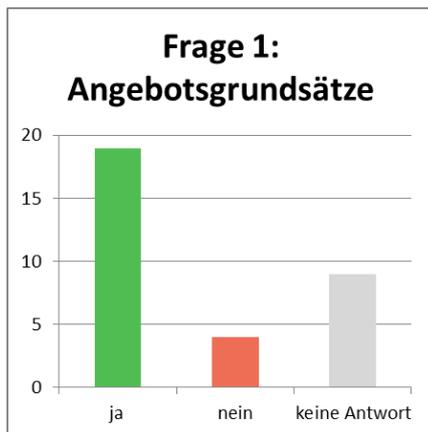


Abb. 1: Statistik Frage 1, Angebotsgrundsätze

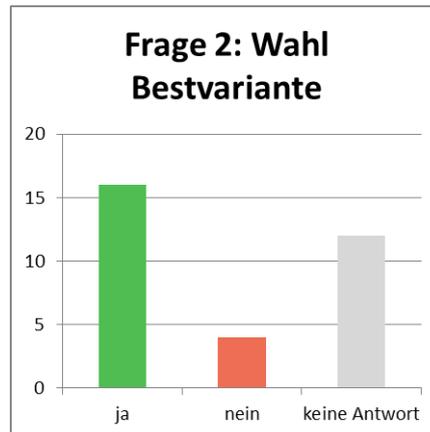


Abb. 2: Statistik Frage 2, Wahl der Bestvariante

Die Eingebenden beurteilen die Linie 29a und 29b eher positiv (vgl. Abb. 3). Die Erschliessung Ried und die guten Anschlussbeziehungen an den Bahnhöfen Köniz und Niederwangen werden begrüsst. Negativ wird die (unsymmetrische) Linienführung und Haltestellenbedienung vor allem auf dem Ast Kleinwabern beurteilt. Die Eingebenden regen zudem an, den Takt und die Fahrzeuggrösse nochmals zu prüfen. Auch auf der Linie 29b sollte der Takt und die Haltestellenbedienung vor der Einführung nochmals geprüft werden. Fraglich ist auch die Situation auf der Seftigenstrasse. Aufgrund der hohen Staugefahr sind Verkehrsmanagementmassnahmen angezeigt. Positiv werden wiederum die guten Anschlüsse sowie die schnelle und direkte Linienführung der Tangente erachtet. Die Verlängerung nach Brünnen (vgl. Abb. 4) wird durchweg positiv beurteilt. Verbesserungen der Verkehrssicherheit auf der Riedmoosstrasse vor allem für den Veloverkehr werden jedoch dringend nötig.

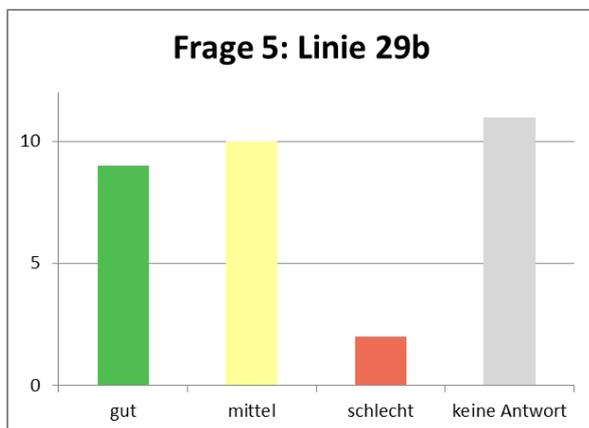


Abb. 3: Statistik Frage 5, Beurteilung Linie 29b

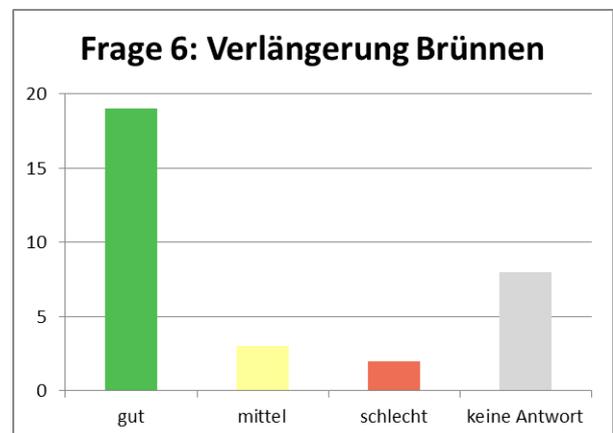


Abb. 4: Statistik Frage 6, Beurteilung Verlängerung Brünnen

Allgemein wird die erwartete Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split positiv beurteilt. Auch die Schulkinder/Gymnasiasten werden weiterhin vom Angebotskonzept profitieren. Die Eingebenden erwarten, dass durch das neue Konzept die Linie 10 entlastet und die S-Bahn attraktiver gemacht wird. Zur Finanzierung könnte allenfalls das Westside beitragen. Zu prüfen sind daneben Verkehrsmanagementmassnahmen und Massnahmen für den Langsamverkehr.

Hauptkritikpunkt des Angebotskonzeptes ist jedoch die unterschiedliche Bedienung der Linien werktags und am Wochenende und abends. Ein durchgehender Betrieb und eine einheitliche Linienführung sind bei entsprechender Nachfrage umsetzbar. Dies vor allem, weil der Freizeit- und Einkaufsverkehr meist zu diesen Zeiten stattfindet. Die Einführung des Angebots am Samstag wird beim Kanton beantragt.

Es werden diverse Routenänderungen vorgeschlagen. Die RKBM hat die folgenden Optionen nochmals geprüft:

- ▶ Führung der Linie 29b über die Hessesstrasse zwischen Steinhölzli und Brühlplatz (anstatt Wabersackerstrasse-Bündenackerstrasse): Aufgrund der knappen Fahrzeiten wird an der Führung über die Wabersackerstrasse und Bündenackerstrasse festgehalten.
- ▶ Führung der Linie 29a über die Alpenstrasse im Gegenverkehr (anstatt Schlaufe über die Seftigenstrasse): Aufgrund der engen Verhältnisse und der knappen Fahrzeiten wird auf die Führung der Linie 29a über die Alpenstrasse in beiden Richtungen verzichtet. Bis zur Realisierung des ÖV-Knotens Kleinwabern bleibt die heutige Linienführung bestehen. Geprüft wird die Verschiebung der Endhaltestelle/Zeitausgleich vom Lindenweg zur Haltestelle Kleinwabern.

Die Verlängerung der Linie nach Kehrsatz wird ebenfalls gefordert. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung mit dem geplanten Knoten Kleinwabern nicht kompatibel.

### 3. Antrag für das Regionale ÖV-Angebotskonzept

Aufgrund der Bereinigung der Mitwirkung werden beim Amt für öffentlichen Verkehr AÖV folgende Linien und Betriebszeiten mit Inbetriebnahme Dezember 2018 beantragt:

#### **Linie 29a Niederwangen-Ried-Köniz-Wabern Lindenweg:**

Montag bis Freitag: 6.00-20.30 Uhr 15-Minuten-Takt, 20.30-22.00 Uhr 30 Minuten-Takt  
 Samstag: 7.00-20.30 Uhr 15-Minuten-Takt, 20.30-22.00 Uhr 30-Minuten-Takt  
 Sonntag: 8.30-22.00 Uhr 30-Minuten-Takt

#### **Linie 29b Bern-Brünnen-Niederwangen-Köniz-Kleinwabern:**

Montag bis Freitag: 6.00-20.30 Uhr 30 Minuten-Takt  
 Samstag: 7.00-20.30 Uhr 30-Minuten-Takt  
 Sonntag: kein Angebot

Änderungen infolge baulicher Massnahmen bleiben vorbehalten.

#### 4. Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Institutionen haben eine Stellungnahme zum Angebotskonzept Ried, Niederwangen-Köniz-Brünnen eingereicht.

Stadt Bern  
Gemeinde Köniz

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV  
Tiefbauamt des Kantons Bern (DLZ und OIK II)

Bernmobil  
BLS  
Postauto Region Bern

BDP Köniz  
EVP Köniz  
Grüne Köniz  
SP Köniz

Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental APW  
Gurtenbühl-Leist  
IG Verkehr Köniz  
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Sektion Bern IGÖV Bern  
Liebefeld-Leist  
Ortsverein Niederwangen  
Ortsverein Thörishaus  
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz  
Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland  
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB  
Quartierleist Buchsee-Landorf  
VCS Regionalgruppe Bern  
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld  
Wabern-Leist

Blum, Theodor  
Brunschwiler, Cécile und Roth, Christian  
Fuchs, Beat  
Lüthy, Marcel  
Staub, Erich und Stephanie  
Stöckli, Roland

## 5. Stellungnahmen und Beantwortung

### 5.1 Sind Ihrer Meinung nach die Angebotsgrundsätze richtig gewählt und sind sie nachvollziehbar dargelegt?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Gemeinderat begrüsst den im Angebotskonzept enthaltenen Grundsatz, den Modalsplit im Entwicklungsgebiet Ried von Beginn an gezielt zu beeinflussen und durch die Schaffung eines attraktiven öV-Angebots potenzielle Bewohnerinnen und Bewohner ohne eigenes Auto anzusprechen.</li> <li>▶ Des Weiteren ist dem Gemeinderat die Stärkung der Tangentialverbindungen rund um die Kernagglomeration Bern grundsätzlich ein wichtiges Anliegen. Entsprechend ist diese Massnahme auch in den Entwurf des neuen Stadtentwicklungskonzepts STEK15 eingeflossen. Der Gemeinderat begrüsst auch, dass das ausgearbeitete Angebotskonzept der Tangentialbeziehung Wangental-Köniz genügend Rechnung trägt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Grundsätze stimmen mit der Überbauungsordnung Ried und dem Richtplan Verkehr überein und wurden gemeinsam mit der Abteilung Verkehr und Unterhalt Köniz erarbeitet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gesamteindruck: Wir begrüssen die Studie. Sie erfüllt das Ziel, eine Bestvariante für die ÖV-Erschliessung der neuen Wohngebiete im Ried zu finden und gleichzeitig das bestehende Angebot attraktiv zu halten. Wir sind der Auffassung, dass die Schlussfolgerungen richtig ausgefallen sind.</li> <li>▶ Ja, wir stimmen den Angebotsgrundsätzen zu. Insbesondere muss die Attraktivität der Linie 29 für die bestehenden Fahrgäste weiterhin attraktiv bleiben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mit der Führung der Linie 29 über die neue Ringstrasse durch das Ried kann das Quartier optimal erschlossen werden. Zu beachten ist aber, dass die durchfahrenden Fahrgäste damit eine Umwegfahrt und verlängerte Fahrzeiten in Kauf nehmen müssen. Die primären Erschliessungskorridore sind nachvollziehbar gewählt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
BLS AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Schwerpunkte sind richtig gewählt. Sie sind logisch und nachvollziehbar dargestellt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Angebotsgrundsätze müssen ergänzt werden durch eine attraktive Anbindung des Einkaufszentrums Westside Brünnen an die Ortsteile Liebefeld, Köniz und Wabern. Diese Anbindung, welche heute aus dem Gemeindegebiet von Köniz völlig fehlt und bisher nur durch das Auto (ungenügend) erschlossen ist, muss als Grundsatz über alle 7 Tage die Woche aufgenommen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>
EVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ja, weil viele Quartierteile so gut mit dem ÖV bedient werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt</li> </ul>
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eine gute ÖV-Erschliessung ist für alle Quartiere und insbesondere auch für Neubaugebiete sehr wichtig. In Wabern werden die Quartiere Klein-Wabern, Bächtelenacker und Nesslerengut deut-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt</li> </ul>

	<p>lich besser erschlossen.</p> <p>► Damit kann ein hoher ÖV-Anteil erreicht werden, was etwas weniger MIV und weniger Stau stadteinwärts zur Folge haben dürfte.</p>	<p>► Einschätzung wird geteilt.</p>
Gurtenbühl-Leist	<p>► Die Angebotsgrundsätze entsprechen den Bedürfnissen.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
IGÖV Bern	<p>► Optimale Erschliessung des neuen Quartiers, ohne wesentliche Nachteile für Fahrgäste mit andern Zielen. Anschlussprioritäten sind nachvollziehbar. Zu beachten ist allerdings, dass nebst dem Fahrziel Bern eine beachtliche Nachfrage von/nach andern Fahrzielen/Umsteigeverbindungen besteht.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
IG Verkehr Köniz	<p>► Im Zusammenhang mit dem Projekt TRB wurde von vielen Organisationen und auch von der Exekutive von Köniz die Aufwertung der S-Bahn-Stationen Köniz, Liebefeld und Niederwangen gefordert. Mit der Anbindung des Quartiers Ried an die S-Bahnhöfe hätte man nun ein Zeichen setzen können, indem die Bewohner mittels einer Busverbindung die S-Bahnhöfe Köniz und Niederwangen bequem erreichen können und von dort mittels S-Bahn weiterreisen.</p>	<p>► Die Anbindung des Quartiers an die Bahnhöfe Köniz und Niederwangen ist Bestandteil des vorliegenden Konzepts.</p>
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	<p>► Jede Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Gratwanderung zwischen Effizienz des ÖV und Ökonomie. Die Angebotsgrundsätze sind nachvollziehbar.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Ortsverein Thörisshaus	<p>► Wir begrüßen das Angebotskonzept Ried mit den aufgezeigten Busverbindungen sehr und hoffen, dass diese für Köniz und das Wangental wichtige, direkte Tangential-Verbindung von Wabern nach Brünnen via Niederwangen so schnell wie möglich eingeführt wird.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Postauto Region Bern	<p>► Die Siedlung Ried verfügt über das grösste Potential an Fahrgästen zwischen Niederwangen und Köniz. Deshalb ist es richtig, dass diese gut erschlossen wird und die Haltestellen für alle Einwohner mit kurzen Fusswegen erreichbar sind.</p> <p>► Die Priorisierung der Erschliessungskorridore ist nachvollziehbar.</p>	<p>► Einschätzung wird geteilt.</p> <p>► Einschätzung wird geteilt.</p>
Quartierleist Buchsee-Landorf	<p>► Für uns sind die vorliegenden Angebotsgrundsätze grundsätzlich zwar richtig, aber zu stark nur auf die Überbauung Ried beschränkt:</p> <p>► Es fällt auf, dass die Linie 29a zu einer Langsamlinie mit drei Quartierschlaufen (Ried, Neuhausplatz, und Kleinwabern) umfunktioniert wird. Sowohl das Gartenstadtquartier, wie das Buchseequartier (mit 2 Altersheimen) wurde nicht einbezogen.</p> <p>► Bei der Linie 29b fällt auf, dass die Verbindung zum Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside Brünnen nicht von Beginn weg an allen 7 Tagen der Woche vorgesehen ist. Deshalb Start mit 7 Tage Angebot, auswerten und zurückfahren, falls am Wochenende nur geringe Benutzung festgestellt wird.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Anbindung des Quartiers Buchsee wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft (Linie 17).</p> <p>► Die Einführung eines Sams-tagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></p> <p>Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</p>
SP Köniz	<p>► Teils. Für uns ist eine gute Anbindung der neuen Wohnungen an der Achse Seftigenstrasse auch von hoher Priorität. Die Linie 29b eignet sich als Zwischenlösung, bis das Tram Nr.9 nach Kleinwabern verlängert ist.</p> <p>► Die Angebotsgrundsätze sollten ergänzt werden durch eine an al-</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Einführung eines Sams-</p>

len 7 Tagen der Woche durchgehende Anbindung des Einkaufs- und Freizeitzentrums Westside Brünnen an die Ortsteile Köniz, Liebefeld, Wabern.

tagsangebots **wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.**

Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.

Staub, Erich und  
Stephanie

- ▶ Die vorliegenden Angebotsgrundsätze weisen folgende grundsätzlich Mängel auf:
- ▶ Wenn über Angebotsgrundsätze diskutiert wird, müssen zwingend die heutigen Benutzungsfrequenzen bekannt sein. Der Bericht enthält dazu aber keine Daten. Entsprechend müssen alle Aussagen als „Blindflug“-Vorschläge qualifiziert werden.
- ▶ Bei der Linie 29a wird der Aspekt der Quartierserschliessung verstärkt (Kleinwabern, Neuhausplatz, nun zusätzlich Ried). Im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung fehlen aber jegliche Überlegungen, weshalb einerseits das Ried mit einer neuen Buschlaufe bedient wird, während andererseits die ebenfalls an der Linie 29 gelegenen und grössenmässig vergleichbaren Quartiere Gartenstatt und Buchsee nicht bedient werden. Für unser Buchseequartier weisen wir darauf hin, dass dort zwei Altersheime sich in einer Um-/Ausbau befinden und die Lösung für eine bessere Erschliessung dieser Bauten noch pendent ist.
- ▶ Bei der Linie 29b, welche bis Brünnen führen soll, fehlen jegliche Überlegungen zur erwarteten Benutzung. Interessieren sollten die verschiedenen Bürogebäude des Bundes, wo rund ein Viertel der Belegschaft aus Romands besteht. Für Berufspendler aus Neuchâtel und Murten/Payerne kann es von Interesse sein, künftig via Brünnen-Westside anstatt via HB Bern zu reisen.
- ▶ Die Linie 29a fährt eine längere Strecke als die Linie 29b. Dies führt dazu dass die Halbstunden-Takt-Busse der Linie 29b jeweils auf die Busse der Linie 29a auffahren, auch wenn sie an den Endstationen jeweils zwischen den zwischen den Viertelstunden-Takt-Bussen der Linie 29a starten. Die Kombination der Linien 29a und 29b führt insgesamt zwar zu einer Transportkapazität von 6 Bussen, aber zu einer Frequenz, den Viertelstundentakt kaum erhöht. Das führt dazu, dass das heutige Angebot von bis zu 8 Bussen pro Stunde während den Spitzenzeiten (7-9 und 16-18 Uhr) sich massiv verschlechtern wird.

- ▶ Die Frequenzen sind bekannt und wurden in die Überlegungen einbezogen, sind jedoch nicht öffentlich zugänglich. Es ist Sinn und Zweck eines Versuchsbetriebs eben diese Grundlagendaten erfassen zu können, um im Grundangebot ein Angebot zu schaffen, das langfristig den Bedürfnissen entspricht.
- ▶ Die Anbindung des Quartiers Buchsee wird zu einem späteren Zeitpunkt geprüft (Linie 17). Das Quartier Buchsee gilt – gemessen an den Angebotskriterien - grossmehrheitlich als ÖV-erschlossen.
- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
- ▶ Das Konzept ist so angelegt, dass die Busse der beiden Linien zwischen Gurtenbahn und Steinhölzli zeitlich versetzt verkehren.

Stöckli, Roland

- ▶ Gut und umfassend analysiert.

- ▶ Einschätzung wird geteilt

VCS Regional-  
gruppe Bern

- ▶ Es ist wichtig, dass neue Quartiere von Anfang an gut mit dem öv erschlossen werden. Das erhöht die Standortqualität und beeinflusst das Mobilitätsverhalten. Insbesondere werden autoarme

- ▶ Einschätzung wird geteilt

	bzw. autofreie Wohnformen erleichtert. ▶ Mit einer guten Anfangs-Erschliessung der neuen oder erneuerten Quartiere (Ried, Bächtelenacker, Nesslerengut) kann der öV-Anteil erhöht und der MIV-Anteil tendenziell gesenkt werden.	▶ Einschätzung wird geteilt.
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	▶ Ja. Das Konzept führt zu einer sinnvollen und bedürfnisgerechten Weiterentwicklung der Buslinie 29.	▶ Einschätzung wird geteilt
Wabern-Leist	▶ Eine gute ÖV-Erschliessung ist für alle Quartiere und insbesondere auch für Neubaugebiete sehr wichtig. In Wabern werden die südöstlichen Ortsteile (Kleinwabern) deutlich besser erschlossen. ▶ Damit kann ein hoher ÖV-Anteil erreicht werden, was etwas weniger MIV und weniger Stau stadteinwärts zur Folge haben dürfte.	▶ Einschätzung wird geteilt ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

## 5.2 Sind Sie mit der Wahl der Bestvariante «Linie 29 Ried und Neukonzeption Tangente» einverstanden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Da sich das Variantenstudium insbesondere mit Fragen auseinandersetzt, die das Gemeindegebiet Köniz betreffen, nimmt der Gemeinderat dazu keine Stellung. Bezüglich Verlängerung der Linie 29b von Niederwanen nach Brünnen, die integraler Bestandteil der gewählten Bestvariante ist, wird auf die Frage 6 verwiesen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	▶ Mit der Bildung von zwei Linien (29a und 29b) können viele langjährige Bedürfnisse entlang der Linie optimiert werden: Integraler und stabiler 1/4-h-Takt durch das Ried, sicherer Anschluss an S-Bahnen, schnelle Pendlerverbindung zwischen Wabern und Niederwangen. Zudem verstärkt die Verlängerung der Linie 29 nach Brünnen die Tangentialfunktion.	▶ Einschätzung wird geteilt.
AÖV	▶ Der Vorschlag erfüllt die Erwartungen weitgehend. Für die Wohngebiete Ried kann eine attraktive Erschliessung im Viertelstundentakt ab Bahnhof Niederwangen und mit Direktverbindung nach Köniz angeboten werden. Die unvermeidbare Abwertung der Linie für durchreisende Fahrgäste (längerer Fahrweg und Reisezeit) kann durch die neue Linie 29b mit gestreckter Linienführung kompensiert werden. Auch werden mit der Linie 29 in Köniz neu S- Bahn-Anschlüsse ermöglicht, die heute knapp verpasst werden.	▶ Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	▶ Die Wahl der Bestvariante ist nachvollziehbar. Sie bietet dem Quartier Ried und den Pendlerinnen und Pendler aus dem Wangental und aus Niederwangen ein gutes ÖV-Angebot, welches mit der gleichen Anzahl Fahrzeuge wie heute gefahren werden kann. Mit der vorgeschlagenen Linie 29b kann eine schnelle, tangentiale Verbindung geschaffen werden.	▶ Einschätzung wird geteilt.
BLS AG	▶ Variante 2 erfüllt die Anforderungen aus Kapitel 2 am besten. Die neue Querverbindung Richtung Brünnen ist interessant.	▶ Einschätzung wird geteilt.
Blum, Theodor	▶ Verbindung nach Bern-Westside ist sehr zu begrüssen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Brunnschweiler,	▶ Wir sind nur teilweise einverstanden. Es scheint in unseren Au-	▶ Die verkürzte Streckenföh-

Cécile und Roth, Christian	gen richtig und gut nachvollziehbar, dass man den 29er bis an den Bahnhof Brünnen weiterzieht, um eine gute Anbindung der Quartiere Liebefeld, Köniz und Wabern an das Westside zu erreichen. Es ist auch nachvollziehbar, dass mit der Linie 29b eine Schnellverbindung gewählt wird, welche via Wabersackerstrasse und unter Auslassung des Ried verkehrt. Nicht akzeptabel ist jedoch, dass die Linie 29a von Montag bis Samstag ab 20 Uhr und Sonntag über die Wabersackerstrasse geführt wird. Damit wird das Liebefeld-Gartenstadt-Quartier von dieser an Wichtigkeit gewinnenden Linie in den Randstunden und sonntags abgeschnitten.	rung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Ansonsten muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu unverhältnismässig hohen Kosten führt. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.
EVP Köniz	▶ Ja, denn sie bringt wesentliche Verbesserung für einen grossen Teil der Nutzer im Vergleich zu heute.	▶ Einschätzung wird geteilt.
Grüne Köniz	▶ Mit dieser Wahl werden zwar mehrere Bedürfnisse entlang der ganzen Linie besser befriedigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Attraktive Erschliessung von Kleinwabern</li> <li>○ Direktverbindung Wabern – Westside</li> <li>○ Bessere Anbindung der neuen oder erneuerten Quartiere Nesslerengut und Bächtelenacker ans ÖV-Angebot</li> <li>○ Wichtig wäre aber, die Linie bis Kehrsatz zu verlängern, vgl. Begründung zu Frage 5.</li> </ul>	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.
Guertenbühl-Leist	▶ Gute Erschliessung Ried ▶ Direktverbindung Wabern-Westside ▶ Bessere Erschliessung von Kleinwabern und Bächtelenacker ▶ Bessere Anschlüsse auf die S-Bahn	▶ Einschätzung wird geteilt.
IGÖV Bern	▶ Die Wahl der Bestvariante ist richtig und entspricht auch unserer Beurteilung. Die neue Linie 29b bringt eine schnelle tangentielle Verbindung und ergänzt Mo-Fr die Linie 29a gut. Ausserdem wird damit die erwünschte Verlängerung nach Brünnen-Westside realisiert.	▶ Einschätzung wird geteilt.
IG Verkehr Köniz	▶ Siehe 1	▶ Siehe Antwort Frage 1.
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	▶ Von den untersuchten Lösungen weist die Bestvariante auch aus der Sicht der IGP die grössten Vorteile aus.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Lüthy, Marcel	▶ Unschön sind das gleichzeitige Befahren von Teilstrecken der Linien 9 auf der Seftigen-, 10 auf der Schwarzenburg- und 17 auf der Könizstrasse, sowie zwei à Niveaure Kreuzungen mit der Bahn. Mit der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern muss die Linienführung 29 ändern; Stichfahrt ins Eichholz-Quartier ab Viktoria über die Mohnstrasse, Stand- und Wendepplatz für mögl. Endstation vorhanden.	▶ Die Linienführung nach der Tramlinienverlängerung erfolgt nach dem Buskonzept Kleinwabern aus dem Jahr 2009. Durch die verschobenen Fahrlagen ist die Linie 29a nicht mehr von den Schliesszeiten der Barrieren an den Bahnübergängen betroffen.
Ortsverein Thörisshaus	▶ Mit der neuen Tangentialverbindung Wabern-Brünnen sowie Erschliessung Ried wird eine attraktive öV Verbindung ermöglicht und die Wahl der Bestvariante erscheint sinnvoll und machbar.	▶ Einschätzung wird geteilt

Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Probleme der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind nur teilweise gelöst; siehe Schreiben an Frau R. Haudenschild vom 16. Dezember 2015 [siehe Punkt 7 weitere Bemerkungen]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Eichholzquartier gilt gemäss Angebotsverordnung als erschlossen.</li> </ul>
Postauto Region Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir sind mit der Wahl der Bestvariante einverstanden, auch wenn die Verlängerung von Niederwangen nach Brünnen ohne schlanke Zuganschlüsse wenig attraktiv ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Quartierleist Buchsee-Landorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir stimmen der Variantenwahl zu, haben aber noch folgende Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe obige Bemerkungen unter Punkt 1.</li> <li>▶ Langfristig soll die Verlängerung der Linie 17 bis Niederwangen ins Auge gefasst werden. Dabei muss aber dringend ein Viertelstundentakt nach Bern gefordert werden, Dies gilt auch für das Neukonzept Tangente.</li> <li>▶ Die Linie 29a soll immer gleich geführt werden, d.h. auch abends und sonntags soll das Liebefeld-Gartenstadt-Quartier (Neuhausplatz und Vidmarhallen) bedient werden.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Siehe Antwort Frage 1.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</li> </ul>
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Teils. Als möglich später zu realisierende Option sollte die Verlängerung der Buslinie 17 gemäss 6 Ansatz 6 im Auge behalten werden. Die Linie 29b sollte aber in diesem Falle wie bei Ansatz 2 nach Brünnen Bhf gezogen werden. Bei Bedarf wäre der Takt von 29b auf einen Viertelstundentakt zu erhöhen. Wir verstehen nicht, weshalb die Linie 31 den Umweg über das Bauhaus macht. Das verlängert doch die Fahrzeit zum und vom Europaplatz. Stattdessen könnte die Linie 27 das Bauhaus erschliessen und die Linie 31 direkt auf der Freiburgstrasse zum Europaplatz fahren.</li> <li>▶ Nicht nachvollziehbar ist auch, weshalb die Linie 29a nicht die ganze Zeit via Neuhausplatz geführt wird. Damit wird das Liebefeld-Gartenstadt-Quartier abends und sonntags von der Linie 29a abgeschnitten. Die immer gleiche Linienführung 29a im Unterschied zu 29b ist auch einfacher zu kommunizieren.</li> <li>▶ Im Weiteren ist zu prüfen, ob die Liniennummern 29a und 29b ortsunkundige und Gelegenheitsbenutzer und –benutzerinnen nicht verwirren. Könnte eine andere Unterscheidung als in a und b zweckmässiger sein? Bei den Stationen, die von beiden Linien bedient werden, ist in jedem Fall auf eine sorgfältige Orientierung der Benutzer und Benutzerinnen zu achten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich.</li> <li>▶ Die Liniennummern <b>werden angepasst</b>.</li> </ul>
Staub, Erich und Stephanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir stimmen der Variantenwahl zu, haben aber noch folgende Bemerkungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wie aus den Bemerkungen unter Punkt 1 hervorgeht führt die Aufspaltung in 29a und 29b letztlich zu einer Verschlechterung des heutigen Angebots während den Spitzenzeiten.</li> <li>▶ Weshalb die Variante „Shuttle Niederwangen-Ried-Niederwangen“ im Halbstunden-Takt (S1 und S2 fahren fast zu den gleichen Halbstundenzeiten) gestrichen wurde, überzeugt keineswegs.</li> <li>▶ Langfristig soll die Verlängerung der Linie 17 bis Niederwangen</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Gesamthaft führt die Aufteilung der Linie zu einer Verbesserung des Angebots.</li> <li>▶ Das Quartier Ried soll auch an Köniz angebunden werden, was mit dem neuen Konzept erreicht wird.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

	<p>ins Auge gefasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29a soll immer gleich geführt werden, d.h. auch abends und sonntags soll das Liebefeld-Gartenstadt-Quartier (Neuhausplatz und Vidmarhallen) bedient werden. Auch ist die Namensgebung 29a und 29b unsinnig, da ohne jeden Informationsgehalt; 29 und 29t oder 29w (in Anspielung an Tangente oder Westside) wäre wesentlich benutzerfreundlicher.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Die Liniennummern <b>werden angepasst</b>.</li> </ul>
Stöckli, Roland	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tiptop: aus Richtung Köniz gibt's in Niederwangen eine vernünftige Umsteigezeit auf die S2 Richtung Thörishaus, bravo! Aus Richtung Brünnen offenbar nicht, aber das ist ja halb so schlimm. Lösung: mit dem Tram ab Brünnen bis Europaplatz und dort auf die S1 / S2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt</li> </ul>
VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die gewählte Variante befriedigt verschiedene Bedürfnisse:</li> <li>▶ "Testbetrieb" für die Tramlinienverlängerung Wabern - Kleinwabern durch die Linie 29b</li> <li>▶ Wesentlich bessere Erschliessung von Kleinwabern und Bächteleacker</li> <li>▶ Neue, attraktive und schnelle Verbindung von Wabern / Köniz nach Brünnen und ins Freizeit- und Einkaufszentrum Westside.</li> <li>▶ Verbesserte Anschlüsse an die S-Bahn</li> <li>▶ Gute Kombination zwischen Quartiererschliessung und schneller tangentialer Direkt-Verbindung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ja. Bereits in der Stellungnahme des Liebefeld-Leistes vom 7.2.2006 zum Angebotskonzept ÖV Bern West (Stand 23. Dezember 2005) hat der Liebefeld-Leist, unterstützt von der Verkehrsgenossenschaft folgendes festgehalten. Ich zitiere: Die Buslinie 29 ist für die Bevölkerung und die Arbeitenden des Liebefeldes ein sehr wichtiges Angebotselement des ÖV, das folgende bedeutenden Verbindungen ermöglicht: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Innerhalb des Liebefeldes: Verbindung der Quartierzentren Steinhölzli-Neuhausplatz</li> <li>○ Erschliessung von diversen Schulen, vor allem aber des Gymnasiums Köniz-Lerbermatt (44 Klassen, 929 Schülerinnen)</li> <li>○ Erschliessung der Thomaskirche</li> <li>○ Verbindung zu anderen Gemeindeteilen von Köniz, die je mehrere Tausend Einwohner und Arbeitende zählen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Köniz, inkl. Bahnhof, Bad Weiermatt, Möösliquartier mit Schule und Alters- und Pflegeheim</li> <li>Wabern, inkl. Bahnhof, Talstation Gurtenbahn, Eichholz Niederwangen</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>▶ Mit der sehr dynamischen Siedlungsentwicklung im Liebefeld, aber auch in Köniz, Niederwangen und Wabern (Morillon) wird die Bedeutung der Linie 29 zweifellos weiter zunehmen.</li> <li>▶ Weiter fordert der Liebefeld-Leist, dass die Linie 29 zum Umsteigeknoten Brünnen verlängert werden soll. Wir sind der Meinung, dass eine umsteigefreie Verbindung von den bedeutenden Entwicklungsschwerpunkten Niederwangen und Köniz-Liebefeld nach Brünnen (Verknüpfungspunkt mit Anschlüssen, neues Einkaufszentrum Westside und neue Wohnungen) geschaffen werden sollte. Ansonsten besteht für die Relationen eine nahezu konkurrenzlose Situation zu Gunsten des MIV.</li> <li>▶ Ein weiterer Vorteil einer Führung der Linie 29 nach Brünnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Forderung wird mit dem Versuchsbetrieb nach Brünnen erfüllt.</li> <li>▶ Die Linie 29b wird nach Brün-</li> </ul>

würde einerseits in schnellen Verbindungen Richtung Gümme-  
nen/Kerzers (Anschlüsse an die S5 und S55 möglich; schneller  
als via Bern HB; vgl. Bericht Weiterentwicklung S-Bahn Bern 1.  
Teilergänzung, Grundvariante Angebotsmodule 1 bis 4) und an-  
dererseits in einigermassen attraktiven Verbindungen nach Frau-  
enkappelen und Mühleberg bestehen (Postautolinie 109; einmali-  
ges statt mehrmaliges Umsteigen).

nen verlängert.

Wabern-Leist

- ▶ Mit dieser Wahl werden aus Waberer Sicht mehrere Bedürfnisse entlang der ganzen Linie optimal befriedigt:
  - Attraktive Erschliessung von Kleinwabern und Bächtelenacker
  - Direktverbindung Wabern – Westside
  - Bessere Anschlüsse auf die S-Bahn

▶ Einschätzung wird geteilt.

### 5.3 Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die beiden Linien einverstanden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Der Gemeinderat ist mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die beiden Linien einverstanden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	▶ Die Erschliessung des Ried mit einem 1/4-h-Takt ist Bedingung für den geforderten Modalsplit in der Überbauungsordnung von 30% ÖV/LV-Anteil. Je dichter der Takt, desto weniger Autofahrten sind nötig. Die Linie 29a kann diesen Anspruch erfüllen, da neu ein zusätzliches Fahrzeug zur Verfügung steht und die Linie damit weniger verspätungsanfällig sein wird. Die Überlagerung mit der schnellen Direkt-Linie 29b mit einem 1/2-h-Takt stärkt die Linie auf sinnvolle Weise.	▶ Einschätzung wird geteilt.
AÖV	▶ Wir sind mit dem Angebotskonzept und für beide Linien grundsätzlich einverstanden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	▶ Für die Fahrgäste entsteht ein gut merkbares Angebot, obwohl die Linie 29a zwei verschiedene Linienführungen aufweist. Die Vorteile für die Fahrgäste des gesamten Erschliessungskorridors überwiegen. Auf der Linie 29b sollte von Mo-Fr ein durchgehendes Angebot (6-20 Uhr) angestrebt werden, damit die Linie – wie im Bericht beschrieben – ihr volles Potential ausschöpfen kann. Die Umsetzung auf Ende 2017 wird begrüsst.	▶ Einschätzung wird geteilt.
BLS AG	▶ An den wichtigsten Umsteigepunkten S-Bahn/Bus können gute Anschlüsse an die S2 resp. S6 hergestellt werden, teilweise nur in eine Richtung. Leider wird in Niederwangen die S1 nicht erreicht. Etwas unschön ist der Linienwechsel am Abend für das Gebiet Wabersacker.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Blum, Theodor	▶ Aufteilung in langsamere und schnellere Linie grundsätzlich gut.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	▶ Siehe Begründung zu Frage 2.	▶ Siehe Antwort Punkt 2.
EVP Köniz	▶ Ja, Linie über Neuhausplatz im Liebefeld auch abends und an Wochenenden bedienen.	▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich.
Fuchs, Beat	▶ Die Linie 29b bringt keinen Mehrwert und wird von der Auslastung her nicht gerechtfertigt sein.	▶ Einschätzung wird nicht geteilt.

Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29b soll zwingend am Samstag ebenfalls betrieben werden. Dann ist die Nachfrage zum Einkaufs- und Freizeitzentrum am Grössten. Es wäre unverständlich, wenn gerade dann die Tangentialverbindung nicht angeboten würde. Zur Finanzierung sollte das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside ebenfalls einen Beitrag leisten. Schliesslich würde diese Linie mehr Besucher bringen und das Fahrtenkontingent entlasten. Ebenfalls ist zu prüfen, ob am Samstag die Linie 29a - als Kompensation - auf den 30'-Takt reduziert werden könnte.</li> <li>▶ Die geplante Linienführung der Linie 29b sowie teilweise der Linie 29a in den Randzeiten zwischen Steinhölzli-Märit via Wabersackerstrasse zum Brühlplatz überzeugt nicht. Dieses Regime ist nur schwer kommunizierbar und widerspricht dem Grundsatz von eingängigen, einfachen Fahrplänen. Wir schlagen die Linienführung vom Steinhölzlimärit via Hessesstrasse - Liebefeld Park - Brühlplatz für alle Kurse der Linie 29a und 29b vor.</li> </ul> <p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Einfachheit des Fahrplans.</li> <li>○ keine Verlängerung der Strecke</li> <li>○ Einsparung von 2 neuen Haltestellen</li> <li>○ Keine doppelte Querung der BLS-Linien</li> <li>○ Umfahrung des Staus in der Könizstrasse</li> <li>○ Die Haltestelle Hessesstrasse wird immer bedient, als wichtiger Zugang zu den Vidmar-Hallen und als Umstiegspunkt auf die Linie 10</li> <li>○ Fahrzeiteinsparung auf Linie 29a, ev. sogar Einsparung eines Fahrzeugs.</li> </ul> <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Haltestellen Sportweg und Neuhausplatz werden vom 29a nicht mehr bedient. Diese 2 Haltestellen sind jedoch mit der Linie 17 gut bis sehr gut erschlossen.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Falls für die Linie 29a an den Haltestellen Sportweg und Neuhausplatz tagsüber festgehalten werden sollte, schlagen wir vor, die Linie 29b immer und die Linie 29a in den Randzeiten über Hessesstrasse - Liebefeld Park zu führen. Damit wird die Hessesstrasse immer bedient, der (unschöne) Wechsel im Fahrplan ab 20:00 und Sonntags betrifft nur zwei Haltestellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Ansonsten muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu unverhältnismässig hohen Kosten führt.</li> <li>▶ Aufgrund der knappen Fahrzeiten wird an der Führung über die Wabersackerstrasse und die Bündenerstrasse festgehalten.</li> </ul>
Gurtenbühl-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Nachfrage für Verbindungen in das Einkaufs- und Freizeitzentrum ist am Samstag am Grössten, weshalb die Linie 29b auch am Samstag betrieben werden soll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>
IGÖV Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Angebotskonzept entspricht den heutigen Anforderungen an ein gutes ÖV-Angebot und eine funktionierende Transportkette. Trotz zwei verschiedenen Linienführungen sind die Fahrpläne gut merkbar und ergänzen sich Mo-Fr gut. Wenn irgendwie möglich, sollte die Linie 29b auch am Samstag betrieben werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>
IG Verkehr Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 29b nein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Infrastrukturgenos-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ja, die gewählte Lösung erscheint der IGP als nachvollziehbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

senschaft Papillon IGP		
Lüthy, Marcel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Öffnen der Wabersackerstr. nur für den ÖV (29) wie bisher im Ried und aufheben der Streckenführung via Hess- und Könizstr. Gibt's Streckenverkürzung, Umfahrung der 2 à Niveaureuzungen sowie der Staustrecken zu Stosszeiten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der südwestliche Teil der Wabersackerstrasse ist für einen ÖV Kursbetrieb ungeeignet, Ausfahrt in die Schwarzenburgstrasse bedingt zusätzliches Verkehrsmanagement.</li> </ul>
Ortsverein Niederwangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29b sollte mindestens auch samstags betrieben werden. Ferner sollte durch einen Versuchsbetrieb auch die Auslastung am Abend bis 22 Uhr und auch am Sonntag geprüft werden. Die Zusammenlegung der Linien 29a und 29b zu diesen Betriebszeiten sollte abgeklärt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</li> </ul>
Ortsverein Thörishaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Linie 29b nach Brünnen muss zwingend auch samstags abends und sonntags betrieben werden, da viele Freizeitangebote im Westside gerade auch dann besucht werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</li> </ul>
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Art.2. Die Tangentiallinie in Wabern wegen Ausfallen am Abend und am Wochenende bringt keine Verbesserung der Einbindung von Wabern an Köniz (Kultur, Notfallzentrum). Eine Zeitersparnis gegenüber der Fahrt durch das Dorf auch mit Schleife bis zur Garage Mohnstrasse ist infolge des verminderten Fahrplanes und der häufigen Staus auf der Seftigenstrasse (Tramhaltestellen) fraglich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird nicht geteilt.</li> </ul>
Postauto Region Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir sind grundsätzlich einverstanden. Positiv ist der dichte Takt zwischen Niederwangen und Köniz – Wabern. Allerdings sind die unterschiedlichen Linienführungen nicht einfach zu kommunizieren und können bei den Fahrgästen zu Verwirrung führen, insbesondere die unterschiedlichen Abfahrtsorte am Bahnhof Niederwangen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Fahrgastinformation wird bei der Umsetzung detailliert geprüft.</li> </ul>
Quartierleist Buchsee-Landorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir stimmen dem Angebotskonzept zu, haben aber noch folgende Bemerkungen:</li> <li>▶ Bei der Fahrplangestaltung ist nicht nur auf die Anschlüsse in Niederwangen Rücksicht zu nehmen sondern auch auf die Anschlüsse in Köniz, da der Bahnhof Köniz ein wichtiger Knotenpunkt auf der Tangentialstrecke ist (Umsteigen Richtung Bern mit Ankunft direkt bei den Intercityzügen in der Bahnhofhalle sowie Umsteigen Richtung Schwarzenburg). Beim Bahnhof Köniz ist zusätzlich eine elektronische Abfahrts- tafel auch für die Fahrtrichtung Niederwangen möglichst sofort</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Das Konzept ist auf die Anbindung der Linie an beiden Knotenpunkten (Niederwangen <b>und</b> Köniz) ausgerichtet.</li> </ul>

	<p>zu installieren (bisher nur für Richtung Wabern vorhanden), damit klar ist, ob Bus bereits abgefahren ist, was oft abends passiert.</p> <p>► Bei der Anpassung des Angebots muss sowohl mit der Frequenz der Busse als auch mit der Wagengrösse reagiert werden können. Wegen der schwer passierbaren Bahnunterführung bei der Haltestelle Morillon können derzeit aber nur Kleinbusse eingesetzt werden. Die BLS ist aufzufordern, dieses inakzeptable Nadelöhr rasch zu beseitigen (Kt. BE ist ja Hauptaktionär der BLS).</p>	<p>► Im Rahmen der zurzeit laufenden Doppelspurprojektierung S3 wird die Bogenbrücke im Morillon ersetzt (Zeithorizont 2019/20).</p>
SP Köniz	<p>► Das Tagesangebot Mo-Fr. 6-20 Uhr ist auf alle Fälle zu realisieren. Es ist geeignet die PendlerInnen von den S-Bahnen abzunehmen und den Arbeitsplätzen im Raume Wabern, Liebefeld und Köniz zuzuführen und umgekehrt. Dieses Angebot muss PR-mässig gut bekannt gemacht werden und bei den Mobilitätsmanagements der Firmen einbezogen werden.</p> <p>► Unser Nein bezieht sich auf das Abend-, Samstag- und Sonntagsangebot. Ab Abend muss das Ried unbedingt bis Mitternacht vom OeV erschlossen werden, wie das bei allen grösseren Wohnquartieren der Fall ist. Es ist zudem zu prüfen, ob abends und am Wochenende der Bahnhof Brünnen nicht auch bedient werden könnte. Dies könnte mit einem Versuchsbetrieb getestet werden.</p> <p>► Der Fahrplan der S1 sollte so angepasst werden, dass alle Kurse der Linie 29a einen Anschluss zur und von der Stadt Bern haben. Sollte dies nicht in vernünftiger Zeit möglich sein, so ist die Verlängerung des Bus Nr. 17 allenfalls Nr. 31 ins Ried zu prüfen. Spätestens, wenn der Bau weiterer Etappen realisiert wird und damit die Einwohnerzahl erheblich wächst, muss ein „echter“ Viertelstundentakt bis zum Bahnhof Bern gewährleistet sein.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Staub, Erich und Stephanie	<p>► Wir stimmen dem Angebotskonzept zu, haben aber noch folgende Bemerkungen:</p> <p>► Bei der Fahrplangestaltung ist nicht nur auf die Anschlüsse in Niederwangen Rücksicht zu nehmen sondern auch auf die Anschlüsse in Köniz, da der Bahnhof Köniz ein wichtiger Knotenpunkt auf der Tangentialstrecke ist (Umsteigen Richtung Bern mit Ankunft direkt bei den Intercityzügen in der Bahnhofhalle sowie Umsteigen Richtung Schwarzenburg).</p> <p>► Bei der Anpassung des Angebots muss sowohl mit der Frequenz der Busse als auch mit der Wagengrösse reagiert werden können. Wegen der schwer passierbaren Bahnunterführung bei der Haltestelle Morillon können derzeit aber nur Kleinbusse eingesetzt werden. Die BLS ist via Kanton Bern aufzufordern, dieses inakzeptable Nadelöhr rasch zu beseitigen (BE ist Hauptaktionär der BLS).</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Das Konzept ist auf die Anbindung der Linie an beiden Knotenpunkten (Niederwangen <b>und</b> Köniz) ausgerichtet.</p> <p>► Im Rahmen der zurzeit laufenden Doppelspurprojektierung S3 wird die Bogenbrücke im Morillon ersetzt (Zeithorizont 2019/20).</p>
Stöckli, Roland	<p>► Der 1/4h Takt 29a und 1/2h Takt 29b sind hervorragend und vernünftig! Wünschbar wäre eine Ausdehnung der Betriebszeit bis 22.00 und 29B unbedingt auch am Samstag.</p>	<p>► Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></p>

		<p><b>fentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></p> <p>Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29b sollte nicht nur werktags, sondern auch am Samstag und Sonntag betrieben werden. Dann ist die Nachfrage zum Einkaufs- und Freizeitzentrum besonders gross. Als Kompromiss könnte die Linie 29a am Samstag nur im ½-Stunden-Takt geführt werden. Ausserdem soll sich das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside an den Mehrkosten beteiligen, da dies das MiV-Aufkommen reduziert.</li>   <li>▶ Vorbehalt zur gewählten Variante: Die unterschiedliche Linienführung der Linie 29a ab 20:00 und sonntags ist nicht zweckmässig und aus unserer Sicht nur schwer kommunizierbar. Im Bericht wird von einer "Herausforderung" gesprochen.</li> <li>▶ Wir schlagen vor, die beiden Linien 29a und 29b ganztags über die Route Brühlplatz - Liebefeld Park - Hessesstrasse - Steinhölzli Märit zu führen. Dadurch vereinfacht sich der Fahrplan wesentlich, zusätzlich kann auf der Linie 29a Fahrzeit eingespart werden und die Haltestelle Hessesstrasse wird auch abends und am Wochenende bedient. Das ist wichtig u.a. für die Theaterbesuchenden der Vidmar-Hallen aus Wabern, Niederwangen/Brünnen oder Kehrsatz (siehe unten). Für die geplante Linie 29b ergibt sich durch diesen Änderungsvorschlag keine oder nur eine unwesentliche Streckenverlängerung. Die beiden Haltestellen Sportweg und Neuhausplatz werden - gemäss Beobachtungen - schon bei der heutigen Buslinie nur mässig frequentiert. Ausserdem ist das Einzugsgebiet der beiden Haltestellenbereiche sehr gut von der Buslinie 17 erschlossen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> <li>Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich.</li>   <li>▶ Aufgrund der knappen Fahrzeiten wird an der Führung über die Wabersackerstrasse und die Bündenackerstrasse festgehalten. Die ganztägige Führung der Linie 29a über die Schwarzenburgstrasse bringt betrieblich keine Vorteile. Es kann kein Fahrzeug eingespart werden. Da die Linien 29a und b in Niederwangen auf die S2 ausgerichtet sind, würden sich die Busse der beiden Linien auf dem gesamten gemeinsamen Abschnitt in sehr kurzem zeitlichem Abstand folgen.</li> </ul>
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ja, mit der nachstehend erläuterten Einschränkung (geänderte Linienführung Bus 29a in den Randstunden).</li> <li>▶ Die Verlängerung der Buslinie 29 nach Brünnen begrüssen wir sehr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li>   <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29b soll zwingend am Samstag ebenfalls betrieben werden (allenfalls nicht bis 20.00 Uhr). Am Samstag ist die Nachfrage zum Einkaufs- und Freizeitzentrum am Grössten. Es wäre unverständlich, wenn gerade dann die Tangentialverbindung nicht angeboten würde. Zur Finanzierung sollte das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside ebenfalls einen Beitrag leisten. Schliesslich würde diese Linie mehr Besucher bringen und das Fahrtenkontingent entlasten. Allenfalls ist zu prüfen, ob am Samstag die Linie 29a - als Kompensation - auf den 30'-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>

Takt reduziert werden könnte.

- ▶ Die geplante Linienführung der Linie 29b sowie teilweise der Linie 29a in den Randzeiten zwischen Steinhölzli-Märit via Wabersackerstrasse zum Brühlplatz überzeugt nicht. Dieses Regime ist nur schwer kommunizierbar und widerspricht dem Grundsatz von eingängigen, einfachen Fahrplänen. Wir schlagen die Linienführung vom Steinhölzlimärit via Hessesstrasse - Liebefeld Park - Brühlplatz für alle Kurse der Linie 29a und 29b vor.

Vorteile:

- Einfachheit des Fahrplans.
- keine Verlängerung der Strecke
- Einsparung von 2 neuen Haltestellen
- Keine doppelte Querung der BLS-Linien
- Umfahrung des Staus in der Könizstrasse
- Die Haltestelle Hessesstrasse wird immer bedient, als wichtiger Zugang zu den Vidmar-Hallen und als Umstiegspunkt auf die Linie 10
- Fahrzeiteinsparung auf Linie 29a, ev. sogar Einsparung eines Fahrzeugs.

Nachteile:

- Die Haltestellen Sportweg und Neuhausplatz werden vom 29a nicht mehr bedient. Diese 2 Haltestellen sind jedoch mit der Linie 17 gut bis sehr gut erschlossen.

- ▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Ansonsten muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu unverhältnismässig hohen Kosten führt. Mit der unterschiedlichen Linienführung wird eine direkte und schnelle Tangentialverbindung erreicht.
- ▶ Vorschlag Linie 29b via Hessesstrasse wird wegen der knappen Fahrzeiten nicht weiterverfolgt.

#### 5.4 Wie beurteilen Sie die Linie 29a?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Da die Linie 29a auf dem Gemeindegebiet von Köniz verkehrt, nimmt der Gemeinderat dazu keine Stellung.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	▶ Für das neu entstehende Quartier im Ried wurde mit der Linie 29a eine gute Lösung gefunden. Im Konzept mischen sich jedoch die Linienführungen 29a und b nach 20 Uhr und am Sonntag im Liebefeld. Aus Gründen der für die Kundschaft einfach merkbaren Linienführung 29 a+b soll diese auch nach 20 Uhr und sonntags konsequent über den Neuhausplatz/Sportweg erfolgen. Es kommt hinzu, dass die Erschliessungsqualität im Quartierteil Neuhausplatz/Sportweg mit der vorgeschlagenen Linienmischung empfindlich abnimmt. Der Gemeinderat bittet die beteiligten Partner, die genannten Argumente zu prüfen und die entstehenden Mehrkosten dem Nutzen gegenüber zu stellen.	▶ In den Randzeiten mit halbstündlichem Angebot (abends, sonntags) ist eine kürzere Linienführung wie vorgeschlagen (ohne Bedienung Neuhausplatz) zwingend, damit in diesen Zeiten keine Mehrkosten entstehen. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.
AÖV	▶ Die Linienführung via Ried bedingt, dass aufgrund der längeren Fahrzeit ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie eingesetzt werden muss. Angesichts der heute knappen Umläufe ist dies auch aus unserer Sicht unvermeidlich. ▶ In den Randzeiten mit halbstündlichem Angebot (abends, sonntags) ist eine kürzere Linienführung wie vorgeschlagen (ohne Bedienung Neuhausplatz) zwingend, damit in diesen Zeiten keine Mehrkosten entstehen. Aus Angebotssicht ist das ein kleiner	▶ Wird zur Kenntnis genommen.  ▶ Einschätzung wird geteilt.

	Schönheitsfehler des Konzeptes, der aber in Kauf genommen werden kann.	
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29a erschliesst das Quartier Ried optimal (kurze Gehdistanz zu den Haltestellen). Am Bahnhof Köniz entstehen aus Richtung Wabern neu gute Anschlüsse an die S6 nach Schwarzenburg. Die Betriebsstabilität sollte sich verbessern, da die Linie nicht mehr von den Schliessungen der Barriere am Bahnübergang Könizstrasse betroffen ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
BLS AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gutes, dichtes Angebot. Abweichende Linienführung in den Randstunden (ab 20 Uhr sowie Sonntag ganztags).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Blum, Theodor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Entspricht der Überbauungsordnung Ried und der im Gebiet zu erstellenden Infrastruktur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linienführung via Ried erscheint uns als sehr wichtig, da das neue Quartier für rund 2'500 neue Könizerinnen und Könizer gut erschlossen und bereits bei Einzug der ersten Bewohner/innen ein Anreiz zur Benutzung des ÖV geschaffen werden muss. Ob der Viertelstundentakt dabei genügt, ist für uns fraglich. In unseren Augen sollte mindestens mit einem 10-Minutentakt begonnen werden.</li> <li>▶ Als ungeeignet beurteilen wir die Lösung, die Linie 29a ab 20 Uhr und sonntags nicht mehr über den Neuhausplatz laufen zu lassen. Dabei wird das Ortszentrum Neuhausplatz geschwächt und das Liebefeld-Gartenstadt-Quartier ÖV-mässig schlechter erschlossen.</li> <li>▶ Dass weiterhin Schülerverstärkungskurse gefahren werden, erachten wir als positiv. Doch sollten diese Kurse noch weiter verstärkt werden, denn z.B. an der Station Hessesstrasse können die Schülerinnen und Schüler nach unseren Informationen morgens regelmässig gar nicht mehr aufgenommen werden, da die Busse überfüllt sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse angepasst werden.</li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Mit der unterschiedlichen Linienführung wird eine direkte und schnelle Tangentialverbindung erreicht.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
EVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gut, damit werden bisher schwach bediente Quartiere aufgewertet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Fuchs, Beat	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wahl der Haltestellen-Standorte ist nicht optimal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die definitive Lage der Haltestellen wird bei der Umsetzungsplanung festgelegt.</li> </ul>
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mit der neuen Tangentiallinie 29b macht die asymmetrische Linienführung der Linie 29a über die Haltestellen Bächtelen und Klein-Wabern keinen Sinn mehr. Die Grünen fordern eine symmetrische Linienführung über die Alpenstrasse und den Lindenweg, mit einer Endhaltestelle direkt neben dem Tertianum. Dort ist genügend Platz vorhanden. Vorteil: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Linie ist leichter kommunizierbar</li> <li>○ Bessere Erschliessung des Maygut-Quartiers auch auf dem Rückweg</li> <li>○ Optimale Anbindung zum hinteren Nesslerenweg</li> <li>○ Endhaltestelle in der Nähe der Einkaufsmöglichkeiten</li> <li>○ Keine Kreuzung auf der Alpenstrasse vorgesehen gemäss Fahrplan</li> <li>○ Fahrzeitneutral</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linienführung in Kleinwabern wird vorläufig nicht geändert und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ÖV-Knotens Kleinwabern geprüft. Aufgrund der engen Verhältnisse und der knappen Fahrzeiten wird auf die Führung der Linie 29a in beiden Richtungen über die Alpenstrasse verzichtet.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kostenneutral bezüglich Haltestellen</li> </ul> <p>Nachteil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Neue Haltestelle beim Tertianum</li> </ul>	
Gurtenbühl-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Auf die Schlaufe in Kleinwabern kann mit der neuen Linie 29b verzichtet werden (vgl. Stellungnahme Wabern-Leist).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linienführung in Kleinwabern wird vorläufig nicht geändert und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ÖV-Knotens Kleinwabern geprüft. Aufgrund der engen Verhältnisse und der knappen Fahrzeiten wird auf die Führung der Linie 29a in beiden Richtungen verzichtet.</li> </ul>
IGÖV Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für das Quartier Ried ist die neue Linienführung optimal, für durchfahrende Reisende ergibt sich eine tragbare Fahrzeitverlängerung. In Niederwangen bestehen gute Anschlüsse nach Bern und Richtung Laupen. Zu begrüssen sind die guten Anschlüsse in Köniz an die S6 von/nach Schwarzenburg. Die Umsteige Verbindung Wabern-Schwarzenburg ist u.a. wichtig für das Gymnasium Lerbermatt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt</li> </ul>
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir beurteilen als Verantwortliche für die Infrastruktur im Ried die vorgeschlagene Linienführung der Linie 29a als gut. Wir bedauern indessen ausdrücklich, dass vom 7,5'-Takt auf den 15'-Takt gewechselt wird. Das stellt gegenüber der heute geltenden Regelung eine eindeutige Verschlechterung des Angebotes dar und wird von der langjährigen Bevölkerung im Ried wohl nur schlecht verstanden. Die neu ins Quartier ziehenden Bewohner und Bewohnerinnen der Neubauten werden so indirekt für die Verschlechterung des Angebotes verantwortlich gemacht.</li> <li>▶ Als eher ungünstig erachtet die IGP den 30'-Takt abends ab 20.00 Uhr und am sonntags. In diesen Zeiten wird die von der IGP nicht erwünschte Benützung des MIV durch die Ausdünnung des OeV-Angebotes stark gefördert. Die Standortattraktivität des neuen Quartiers nimmt in dieser Beziehung eindeutig ab.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gesamtheitlich betrachtet führt das Konzept zu einer Verbesserung des Angebots. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> </ul>
Lüthy, Marcel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 29a &amp; 29b könnten doch die gleiche Strecke befahren im ¼-h-Takt und abwechslungsweise bis nach Brünnen fahren, ergibt da den ½-h-Takt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Variante wurde geprüft und aus Kostengründen verworfen.</li> </ul>
Ortsverein Niederwangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linienführung über die Riedmoosbrücke mit Halt auf der Brücke und mit Endstation in Niederwangen-Dorf sollte geprüft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Verlängerung der Linie 29a nach Niederwangen-Dorf ist aufgrund der Fahrzeiten nicht möglich. Zudem können auf der Riedmoosbrücke keine verspäteten Züge abgewartet werden.</li> </ul>
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Stimmenthaltung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Postauto Region Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Grosses Potential an Fahrgästen in Ried, welches gut erschlossen wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Quartierleist Buchsee-Landorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Bemerkung unter Punkt 1.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Antwort Frage 1.</li> </ul>

SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sie gewährt einerseits den Anschluss an die S-Bahn und die Linien 31, 27 und andererseits die Verbindung vom Ried nach Köniz, Liebefeld, Wabern. Dies ist nicht nur für den Berufsverkehr, sondern auch für den Freizeitverkehr (Besuch von Sportanlagen, Kulturangeboten und Einkaufsmöglichkeiten im Perimeter der Linie) wichtig.</li> <li>▶ Zur Linienführung 29a abends und sonntags siehe Bemerkung zu Frage 2.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Siehe Antwort Frage 2.</li> </ul>
Staub, Erich und Stephanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Bemerkung unter Punkt 1. Beibehaltung der heutigen Linie 29 mit Viertelstundentakt als Basisangebot sowie Frequenz bis 8 Busse während Spitzenzeiten und separate Schulbusse scheinen die Bedürfnisse gut abzudecken. Frequenzanpassungen resp. Busgrößen an die effektive Benutzung sind zu klären.</li> <li>▶ Für das Ried genügt ein Shuttle im Halbstundentakt an das Angebot der BLS an die Linien S1 und S2 in Niederwangen und ist vermutlich die kostengünstigste Lösung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Antwort Frage 1.</li> <li>▶ Das Quartier Ried soll auch an Köniz angebunden werden, was mit dem neuen Konzept erreicht wird.</li> </ul>
Stöckli, Roland	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Tiptop, und 1/4h Takt sehr wertvoll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die neue Schlaufe des Busses 29a übers Ried befürwortet der VCS explizit. Dadurch kann ein Neubauquartier von Anfang an zu 100% mit dem öV erschlossen werden.</li> <li>▶ Am anderen Ende der Linie muss aber wegen der geplanten Einführung der Linie 29b die bisherige asymmetrische Routenführung über die Haltestellen Weyerstr. - Bächtelen - Kleinwabern - Endstation Lindenweg überdacht werden: Hier drängt sich ebenfalls eine symmetrische Linienführung in beiden Richtungen über die Alpenstrasse auf. Die Endstation sollte so nah wie möglich beim Einkaufszentrum Kleinwabern, z.B. auf Höhe Tertianum geplant werden, anstatt wie heute bei der Haltestelle Lindenweg. Dadurch kann nahe beim Einkaufszentrum in den Bus eingestiegen werden. Die Quartiere Maygut und Eichholz werden durch die symmetrische Linienführung in beide Richtungen besser erschlossen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die Linienführung in Kleinwabern wird vorläufig nicht geändert und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ÖV-Knotens Kleinwabern geprüft. Aufgrund der engen Verhältnisse und der knappen Fahrzeiten wird auf die Führung der Linie 29a in beiden Richtungen über die Alpenstrasse verzichtet.</li> </ul>
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mittel. Auch in den Randstunden muss der Bus 29a weiterhin via Waldeggstrasse-Neuhausplatz verkehren. Ansonsten ergibt sich eine wesentliche Qualitätsverschlechterung in der Binnen-Erschliessung des Liebefeldes, in der Relation Steinhölzli-Neuhausplatz. Gerade am Abend und über das Wochenende finden in der Thomaskirche und im Kirchgemeindehaus am Neuhausplatz immer mehr Veranstaltungen, Vorträge und Konzerte statt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> </ul>
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mit der neuen Tangentiallinie 29b macht die asymmetrische Linienführung der Linie 29a über die Haltestellen Bächtelen und Klein-Wabern keinen Sinn mehr. Der Wabern-Leist fordert eine symmetrische Linienführung über die Alpenstrasse und den Lindenweg, mit einer Endhaltestelle direkt neben dem Tertianum. Dort ist genügend Platz vorhanden. Vorteil: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Linie ist leichter kommunizierbar</li> <li>○ Bessere Erschliessung des Maygut-Quartiers auch auf dem Rückweg</li> <li>○ Optimale Anbindung zum hinteren Nesslerenweg</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linienführung in Kleinwabern wird vorläufig nicht geändert und auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des ÖV-Knotens Kleinwabern geprüft. Aufgrund der engen Verhältnisse und der knappen Fahrzeiten wird auf die Führung der Linie 29a in beiden Richtungen über die Alpenstrasse verzichtet.</li> </ul>

- Endhaltestelle in der Nähe der Einkaufsmöglichkeiten
  - Keine Kreuzung auf der Alpenstrasse vorgesehen gemäss Fahrplan
  - Fahrzeitneutral
  - Kostenneutral bezüglich Haltestellen
- Nachteil:
- Es muss eine neue Haltestelle beim Tertianum erstellt werden

## 5.5 Wie beurteilen Sie die neue Linie 29b?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Da die bestehende Linie 29, die mit der Linie 29b neu über Ried geführt wird, auf dem Gemeindegebiet von Köniz verkehrt, nimmt der Gemeinderat dazu keine Stellung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die direkte Linienführung im 1/2-h-Takt wird begrüsst. Damit wird die Tangente in ihrer Funktion verstärkt und macht die Linie attraktiver. Überaus positiv wertet der Gemeinderat die direkte Erschliessung von Kleinwabern über die Seftigenstrasse ohne Schlaufenfahrten durchs Quartier nach Köniz-Niederwangen und umgekehrt. Damit wird die Forderung des Bundes nach einer ÖV Erschliessung vor dem Trambau nach Kleinwabern erfüllt. Um das Einkaufsverkehrspotenzial in Brünen optimal auszuschöpfen, soll Niederwangen und Brünen während dem Versuchsbetrieb auch am Samstag mit dem ÖV erschlossen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die neue Linie stellt eine wichtige Aufwertung der Tangentialfunktion dar. Die hohe Qualität besteht einerseits in der sehr direkten und schnellen Linienführung, andererseits im ganztägigen Angebot. Der Halbstundentakt ist auf die S2-Anschlüsse in Niederwangen abgestimmt; ein dichterer Takt wäre ein klares Überangebot. Wir sind überzeugt, dass mit der Verlängerung bis Brünen (Richtung Nordwesten) sowie Richtung Kleinwabern (Richtung Südosten) ein genügend grosses Potenzial besteht, das von der Linie profitieren wird.</li> <li>▶ Das Angebot kann insgesamt sehr effizient geführt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie 29b weist eine direkte Linienführung auf und kann somit ihre Funktion als Tangentiale konsequent wahrnehmen. Sie erschliesst zudem neue Gebiete in Köniz (Wabersackerstrasse) und verbessert die Erschliessung des Gebiets Bächtelen in Wabern. Die Bedienung der Strecke von Wabern nach Klein-Wabern kann u.U. als Vorläuferbetrieb zur Verlängerung der Tramlinie 9 angesehen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Anzahl der Haltestellen und ihre Lage werden von der Gemeinde Köniz festgelegt. Wie weit das Wabersackerquartier profitieren wird, ist heute noch unklar.</li> </ul>
BLS AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Attraktive Linie. In den Randstunden (ab 20 Uhr sowie Sonntag ganztags) im Bereich Wabersacker ersetzt durch Linie 29a. Sollte die Finanzierung am Samstag nicht sichergestellt sein, entsteht eine etwas kuriose Situation: Wabersacker würde am Samstag nur abends bedient.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Blum, Theodor	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Benützung durch Bewohner des Ried in Richtung Bern-Westside ist mangelhaft. Umsteigemöglichkeiten sind unklar. Haltestelle Leen bzw. Riedmoosbrücke sind weit vom Neubaugebiet entfernt, womit sich Neubewohner kaum nach Westside leiten lassen. Bis-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die Haltestelle Leen wird näher zum Quartier geschoben.</li> </ul>

	herige Bewohner gewöhnen sich eh nicht um.	
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es ist gut nachvollziehbar, dass für die Verlängerung der Tangentiallinie eine Linie 29b mit beschleunigter Linienführung gewählt wird. Damit können die Ortsteile Wabern, Köniz und Teile des Liebefeld rascher miteinander und mit dem Wangental und Brünnen verbunden werden mittels ÖV.</li> <li>▶ Die neue Linie 29b muss jedoch unbedingt auch Samstags und Sonntags betrieben werden, da sie sonst ihr volles Potential nicht entfalten dürfte. Samstags sind viele Personen mit dem Auto ins Westside unterwegs, um Einkäufe zu tätigen. Und sonntags – ebenfalls motorisiert - um ins Kino zu gehen oder das Freizeitbad zu besuchen. Es wäre schwer nachvollziehbar, wenn der Bus ausgerechnet dann, wenn die Leute in ihrer Freizeit unterwegs sind, nicht fahren würde. Denn bekanntlicherweise werden ein Grossteil der mit dem Auto gefahrenen Kilometer in der Freizeit unternommen. Die Linie 29b muss also unbedingt in 7v7 Tagen in (Versuchs-)Betrieb gehen! Damit die Linie ihr volles Potential entfalten kann, sollte sie ebenfalls von Beginn weg im Viertelstundentakt geführt werden. Damit wird sie rasch und nachhaltig in den Köpfen der Benutzenden verankert und somit umso mehr genutzt!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> </ul>
EVP Köniz	▶ Mo-Fr unbedingt nötig!	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Fuchs, Beat	▶ Im Vergleich zum Aufwand bringt diese Linienführung keinen Mehrwert.	▶ Einschätzung wird nicht geteilt.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wie oben erläutert befürworten wir diese direkte Tangentiallinie bis Brünnen ausdrücklich, fordern aber einen Betrieb auch am Samstag (s. oben).</li> <li>▶ Die Grünen fordern eine Prüfung, ob die Buslinie 29b von Bahnhof zu Bahnhof, d.h. vom Bahnhof Brünnen bis zum Bahnhof Kehrsatz Nord oder Kehrsatz Dorf verlängert werden kann. Dadurch wird auch der hintere Teil des erneuerten Quartiers Nessleren mit dem öV erschlossen und es könnte ein idealer Umsteigeknoten geschaffen werden, welche die Auslastung des Busses deutlich verbessert (falls die Anschlüsse an die S3 gewährleistet werden können)</li> <li>▶ Schliesslich sollten zwei Erschliessungslücken bzw. der unregelmässige Haltestellenrhythmus überdacht werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zwischen Bächtelen und Wabern: Die Haltestelle Bächtelen sollte - wie beim Tram vorgesehen - Richtung Wabern verschoben.</li> <li>○ Zwischen Morillon und Lerbermatt: Eine zusätzliche Haltestelle im Gurtenbühl (kurz nach der Unterführung Richtung Köniz) entspricht einem Bedürfnis. Diese Haltestelle dient der Erschliessung des Quartiers Gurtenbühl und dem Zugang zur Bahnstation Wabern und zur Überbauung Brauereiareal (über den zukünftigen Fussweg).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> <li>▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.</li> <li>▶ Die definitive Haltestellenanordnung wird in der Umsetzungsphase <b>geprüft.</b></li> </ul>
Gurtenbühl-Leist	▶ Wir befürworten die direkte Linienführung, fordern aber einen Betrieb auch am Samstag (siehe oben).	▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-</b>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die neue Linie 29b soll zudem genutzt werden, um die Erschliessungslücke zwischen Morillon und Lerbermatt zu schliessen. Eine zusätzliche Haltestelle im Gurtenbühl (kurz nach der Unterführung Richtung Köniz) entspricht einem Bedürfnis. Diese Haltestelle dient der Erschliessung des Quartiers Gurtenbühl sowie dem Zugang zur Bahnstation Wabern und zur Überbauung Brauereiareal (über den zukünftigen Fussweg).</li> </ul>	<p><b>2021 beim Kanton beantragt.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die definitive Haltestellenanordnung wird in der Umsetzungsphase <b>geprüft</b>.</li> </ul>
IGÖV Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Dank der direkten Linienführung ergibt sich eine schnelle Tangentialverbindung, die zudem neue Gebiete mit dem ÖV besser erschliesst (Brünnen-Westside, Niederbottigen, Riedmoos, Wabersackerstrasse, Bächtelen). In Niederwangen ergeben sich gute Anschlüsse von Köniz Richtung Bern und Wangental-Laupen; am Bahnhof Köniz entstehen neue Anschlüsse für Reisende aus dem Wangental Richtung Schwarzenburg.</li> <li>▶ Ziemlich unschön ist der knapp verpasste Anschluss in Niederwangen zwischen der neuen Buslinie und der S1: Die Ankunftszeit der Busse ist identisch mit der Abfahrtszeit der S-Bahn, und umgekehrt! Solche Abfahrtszeiten verstehen die Fahrgäste nicht. Hier müsste der Bus um 2 Minuten früher oder 1-2 Min. später „geschoben“ werden, damit entweder der Anschluss hergestellt wird oder die Fahrgäste den Anschlusszug zumindest nicht jedes Mal davonfahren sehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Die Linie 29b ist auf die Anschlüsse der S2 ausgerichtet.</li> </ul>
IG Verkehr Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wenn schon eine Verbindung nach Brünnen müsste diese auch am Abend und an Wochenenden verfügbar sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> <li>▶ Die Einführung eines Samstagangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt</b>.</li> </ul>
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ein 30'-Takt ist generell als nicht besonders attraktiv zu betrachten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Lüthy, Marcel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe unter 4 hiavor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Antwort Frage 4.</li> </ul>
Ortsverein Niederwangen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wie bereits in der Antwort zu Frage 3 erwähnt, sollte die Linie 29b im ½-h-Takt auch am Samstag, Sonntag und am Abend bis 22 Uhr betrieben werden. Zur Linienführung ab Niederwangen bis Brünnen unterstützen wir die in der Mitwirkungsangabe der APW gemachten Aussagen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Antwort Frage 3.</li> </ul>
Ortsverein Thörishaus	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Direktverbindung ist zu begrüssen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Zeitgewinn unwesentlich, Staugefahr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird nicht geteilt.</li> </ul>
Postauto Region Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Grundsätzlich positiv, da schlanke Anschlüsse auf die Züge in Niederwangen und Köniz angeboten werden können. Jedoch ist das Potential an Fahrgästen ohne direkte Bedienung von Ried</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

	deutlich geringer als bei der Linie 29a.	
Quartierleist Buchsee-Landorf	▶ Siehe Bemerkung unter Punkt 1.	▶ Siehe Antwort Frage 1.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir versprechen uns von dieser Lösung, dass PendlerInnen von und zu den Arbeitsplätzen im Raume Wabern, Liebefeld und Köniz dieses Angebot nutzen und den Umweg über den Hbf Bern vermeiden. Das könnte v.a. den 10er Bus entlasten. Wichtig sind kurze Umsteigebeziehungen. Beim Bahnhof Brünnen scheinen diese nicht gegeben. Könnte der Fahrplan der Neuenburglinie besser abgestimmt werden?</li> <li>▶ Wichtig ist die Fahrplantreue dieser Linie. Dazu sind flankierende Massnahmen nötig, z.B. dass mittels eines strikten Verkehrsmanagements die Busse auf der stark belasteten Seftigenstrasse, beim Liebefeldparkkreisel und bei der Einmündung Morillostrasse in die Kirchstrasse priorisiert werden.</li> <li>▶ Mit den Betreibern der Intercity- und Regioexpresszüge ist zu prüfen, ob mittel- oder langfristig diese in Brünnen oder Niederwangen einen Zwischenstop machen können, damit auch für PendlerInnen auf dem Raum Freiburg-Lausanne bzw. Neuenburg die Linie 29b benutzen können, um in den Raum Köniz-Liebefeld-Wabern zu gelangen. Die SBB hat ja bereits darüber nachgedacht, ob die Intercity-Züge im Wankdorf halten könnten. Diese Ueberlegungen wären auch für den Süden und Westen Berns anzustellen.</li> <li>▶ Die Linie 29b sollte im Versuchsbetrieb auch am Samstag und Sonntag betrieben werden, dann wenn die Leute für Einkauf und Freizeittätigkeiten unterwegs sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Konzept ist auf die Anbindung der Linie an beiden Knotenpunkten (Niederwangen <b>und</b> Köniz) ausgerichtet, diese haben eine höhere Priorität.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Ein Halt der IC- und RE-Züge in Niederwangen ist nicht realistisch (IC Halt im Wankdorf wurde vom BAV nicht bewilligt).</li> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> </ul>
Staub, Erich und Stephanie	▶ Siehe Bemerkungen unter Punkt 1 (29a und 29b fahren aufeinander auf, Spitzenzeiten sind ungenügend abgedeckt).	▶ Siehe Antwort Frage 1.
Stöckli, Roland	▶ Gut, aber wenn möglich auch samstags.	▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b>
VCS Regional- gruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der VCS begrüsst die neue direkte Tangential-Linie ausdrücklich.</li> <li>▶ Wir regen aber an zu prüfen, ob die Linie 29b von Bahnhof zu Bahnhof geführt werden kann, nämlich vom Bahnhof Brünnen bis zum Bahnhof Kehrsatz Nord oder Kehrsatz (Zentrum). Dadurch könnte das erneuerte und vergrösserte Quartier Nessleren mit dem öV erschlossen werden und die Auslastung des Busses wäre dank den Umsteigebeziehungen auf die S3 deutlich höher (falls die Anschlüsse gewährleistet werden können).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Durch die Linie 29b wird die schmale Riedmoosstrasse stärker belastet. Um Konflikte mit Velofahrenden zu vermeiden und deren Situation zu verbessern soll das Projekt eines separaten Velowegs stärker vorangetrieben werden.</li> </ul>	<p>Kleinwabern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Anliegen berechtigt, das Projekt wird von der Gemeinde seit einiger Zeit bearbeitet.</li> </ul>
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Gut, keine Einwendungen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wie oben erläutert befürworten wir diese direkte Tangentiallinie bis Brünnen ausdrücklich, fordern aber einen Betrieb auch am Samstag (s. oben).</li> <li>▶ Wir bemängeln ausserdem die Erschliessungslücken bzw. den unregelmässigen Haltestellenrhythmus: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zwischen Bächtelen und Wabern: Es sollte eine neue Haltestelle beim Businesspark Grünau erstellt werden oder die bestehende Haltestelle Bächtelen wird - wie beim Tram vorgesehen - Richtung Wabern verschoben.</li> <li>○ Zwischen Morillon und Lerbermatt: Eine zusätzliche Haltestelle im Gurtenbühl (kurz nach der Unterführung Richtung Köniz) entspricht einem Bedürfnis. Diese Haltestelle dient der Erschliessung des Quartiers Gurtenbühl und dem Zugang zur Bahnstation Wabern und zur Überbauung Brauereiareal (über den zukünftigen Fussweg).</li> </ul> </li> <li>▶ Ausserdem ist zu prüfen, ob die Linie 29b mittel- bis langfristig bis Kehrsatz Nord oder Kehrsatz Dorf verlängert werden sollte. Damit könnten auch die hinteren Teile des erneuerten Quartiers Nessleren angemessen mit dem öV erschlossen werden. Ebenso würde dann die Linie 29b von Bahnhof zu Bahnhof (Bhf Kehrsatz - Bhf Brünnen) geführt, was die Auslastung an den Linien-Enden verbessern dürfte und interessante Umsteigebeziehungen ermöglichen würde - falls die Anschlüsse an die S3 gewährleistet werden können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> <li>▶ Die definitive Haltestellenanordnung wird in der Umsetzungsphase <b>geprüft.</b></li> <li>▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.</li> </ul>

## 5.6 Wie beurteilen Sie die Verlängerung der Linie 29b bis Brünnen?

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Sowohl der Gemeinderat als auch die Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) begrüssen die geplante Verlängerung der Linie 29b von Niederwangen bis Brünnen. Gegenüber dem Angebotskonzept aus dem Jahr 2013, das die Gemeinden Bern und Köniz aufgrund der hohen Kosten und dem zu geringen Fahrgastpotenzial abgelehnt hatten (das Konzept sah eine isolierte und nicht in Richtung Köniz verbundene Buslinie zwischen Wängental und Brünnen vor), erkennt der Gemeinderat im neuen An-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

	<p>gebotskonzept deutlich mehr Potential und schätzt die für die Stadt Bern aufzuwendenden Kosten für einen dreijährigen Versuchsbetrieb als vertretbar ein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Angebotskonzept sieht vor, die Linie 29b lediglich von Montag bis Freitag zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr zu betreiben. Auf Wunsch der in Zusammenhang mit der vorliegenden Mitwirkung konsultierten QBB und aufgrund des regen Freizeitverkehrs zum Einkaufs- und Freizeitzentrum Brünnen Westside regt der Gemeinderat an, bereits im Versuchsbetrieb die Betriebszeiten zu erweitern. Er schlägt daher vor, die Linie 29b auch samstags und eventualiter an den Werktagen bis 20.30 Uhr zu betreiben. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass dadurch im Versuchsbetrieb mit einer Erhöhung der Betriebskosten (auf total maximal ca. Fr. 40'000.00 pro Jahr) zu rechnen ist.</li> <li>▶ Der Gemeinderat weist die RKBM ausserdem gerne darauf hin, dass es der QBB ein grosses Anliegen ist, auf der Riedmoosstrasse (Gemeindegebiet Köniz) Massnahmen zugunsten der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs umzusetzen, bevor die Linie 29b von Niederwangen nach Brünnen verlängert wird.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Ausdehnung des Betriebs bis 20.30 und die Einführung eines Samstagsangebots <b>werden beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</li> <li>▶ Anliegen berechtigt, das Projekt wird von der Gemeinde seit einiger Zeit bearbeitet.</li> </ul>
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis ist mit dem vorliegenden neuen Konzept wesentlich besser als beim Angebotskonzept "Wangental- Brünnen" aus dem Jahr 2013 (ca. 200'000-360'000.-/Jahr). Der Versuchsbetrieb nach Brünnen wird vor diesem Hintergrund vom Gemeinderat unterstützt. Wie bereits in Ziffer 5 erwähnt, ist der Betrieb auch am Samstag für den Einkaufsverkehr von grosser Bedeutung. Um Kosten einzusparen und eine Überversorgung im Abschnitt Niederwangen-Wabern zu verhindern, kann sich der Gemeinderat am Samstag auch ein Shuttlebetrieb Niederwangen-Brünnen vorstellen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> </ul>
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Gegensatz zu der früheren Studie der RKBM kann die Verbindung Niederwangen-Brünnen als Linienverlängerung zu sehr geringen Betriebskosten erreicht werden. Kosten-/Nutzenverhältnis sind daher äusserst positiv, auch wenn in Brünnen Westside keine schlanken Zuganschlüsse entstehen.</li> <li>▶ Ein Verzicht auf die Verlängerung würde den Nutzen der Tangentiallinie 29 b erheblich schmälern und wäre ein falsches Signal im Hinblick auf die generelle Förderung von Tangentiallinien in der Region Bern zur Entlastung des Stadtzentrums.</li> <li>▶ Der Umsteigeort Bus/Bahn in Niederwangen auf der Riedmoosbrücke ist aufgrund der Konzipierung als schnelle Tangentiallinie richtig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Verbindung zwischen Niederwangen nach Brünnen kann sehr kostengünstig realisiert werden, da kein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird. Für Fahrgäste aus dem Raum Brünnen/Holenacker ergibt sich eine schnelle Verbindung nach Niederwangen und Köniz. Mit der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern bestehen ab 2025 aus dem Wangental (S1) Anschlüsse auf den Bus nach Brünnen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
BLS AG	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Interessante, attraktive Querverbindung. Die Anschlüsse sind – aufgrund der Funktion der Linie 29b insgesamt – etwas einseitig</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Konzept ist auf die Anbindung der Linie an beiden</li> </ul>

	auf Niederwangen ausgerichtet. In Brünnen werden die Anschlüsse teilweise sehr knapp verpasst.	Knotenpunkten (Niederwangen <b>und</b> Köniz) ausgerichtet.
Blum, Theodor	▶ Die Querverbindung ins Gemeindegebiet der Stadt Bern mit ÖV hat das Potential, die mit MIV stark befahrene Riedmoosstrasse zu entlasten. Die Gemeinde Köniz wird zudem angehalten, die Verkehrssituation Riedmoosstrasse zu verbessern. Zum Beispiel einen Velostreifen zu errichten.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Entsprechendes Projekt ist bei der Gemeinde in Bearbeitung.
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	▶ Das Kernstück der Linie 29b ist in unseren Augen die Verlängerung der Linie bis Brünnen. Damit sie dieses Kern- und Herzstück voll entfalten kann, muss die Linie unbedingt auch am Samstag und Sonntag bis nach Brünnen geführt werden!	▶ Die Einführung eines Sams-tagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.
EVP Köniz	▶ Sehr gut, endlich gibt es eine direkte Verbindung nach Brünnen, erschliesst das Wangental quer und macht Niederwangen attraktiver (Nähe zu Brünnen).	▶ Einschätzung wird geteilt.
Fuchs, Beat	▶ Diese Verbindung bringt im vorgesehenen Takt kein akzeptables Resultat.	▶ Einschätzung wird nicht geteilt.
Grüne Köniz	▶ Die Grünen befürworten die schnelle Direktverbindung nach Niederwangen, Ried und Brünnen ausdrücklich. Das eröffnet neue Möglichkeiten. ▶ Gleichzeitig sollte aber das Projekt eines separaten Velowegs auf der Riedmoosstrasse vorangetrieben werden, um gefährlichen Situation zwischen Bus und Velo vorzubeugen. ▶ Zusätzlich sollte die Linie bis Kehrsatz (Nord) erweitert werden (siehe oben).	▶ Wird zur Kenntnis genommen.  ▶ Anliegen berechtigt, Projekt wird von der Gemeinde seit einiger Zeit bearbeitet. ▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.
Gurtenbühl-Leist	▶ Attraktive Direktverbindung Wabern-Westside	▶ Einschätzung wird geteilt.
IGÖV Bern	▶ Grundsätzlich gut. Damit kann die seit einiger Zeit gewünschte Verbindung zwischen Köniz/Niederwangen und Brünnen mit relativ geringen Zusatzkosten realisiert werden. Dank einigem Potenzial besteht Aussicht auf Deckungsbeiträge an die gesamte Linie 29b. Die Linie sollte aber gerade deshalb auch am Samstag gefahren werden. ▶ Im Bericht wird der mit dem heutigen S-Bahn-Fahrplan nicht mögliche Anschluss Wangental-Brünnen am Bhf Niederwangen bemängelt. Wurde untersucht, anstelle der Linie 29b die Kurse der Linie 29a, Niederwangen Bhf an 06 und 36, nach Brünnen zu verlängern? Die Fahrzeit Köniz-Brünnen würde zwar 4 Minuten län-	▶ Die Einführung eines Sams-tagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> ▶ Nachteile des interessanten Vorschlags: - auf der Riedmoosbrücke kann die S1 bei Verspätung nicht abgewartet werden,

	ger, aber die erwähnten S-Bahn-Anschlüsse könnten aus unserer Sicht hergestellt werden.	- alternierende Abfahrtsorte der Linie 29a (Bahnhof/Riedmoosbrücke), - knapp verpasste oder nicht sichergestellte Anschlüsse in Brünnen von/nach Kerzers. Ansatz wurde daher nicht weiterverfolgt.
IG Verkehr Köniz	▶ Es besteht kein Bedürfnis Brünnen anzubinden. Brünnen kann via S-Bahn Niederwangen und Europaplatz erreicht werden.	▶ Einschätzung wird nicht geteilt.
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	▶ Die IGP kann nur schlecht beurteilen, wie gross das Bedürfnis nach einer Verlängerung bis Brünnen ist. Grundsätzlich ist aber jede Verbesserung des Angebotes zu begrüssen, wenn die damit generierten Mehrkosten vertretbar sind und nicht zu einer Verschlechterung des Angebotes in Bereichen führen, wo eine noch grössere Nachfrage ausgewiesen ist.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Lüthy, Marcel	▶ Siehe unter 4 hiavor.	▶ Siehe Antwort Frage 4.
Ortsverein Niederwangen	▶ Verlängerung im Prinzip richtig, betr. Linienführung siehe Begründung unter Punkt 5.	▶ Siehe Antwort Frage 5.
Ortsverein Thörishaus	▶ Die Linie 29b sollte zwingend das Bauhaus erschliessen, da dieses im Moment nur via Shuttle-Bus vom Bahnhof Niederwangen erreicht werden kann.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	▶ Das Bedürfnis für Wabern ist fraglich.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Postauto Region Bern	▶ Ohne schlanke Zuganschlüsse in Niederwangen von und nach Brünnen ist der Abschnitt Niederwangen – Brünnen mässig attraktiv für die Fahrgäste. Zudem werden zwischen Brünnen und Niederwangen nur sehr dünn besiedelte Gebiete neu erschlossen. ▶ Längerfristig könnte mit der 2. TE S-Bahn Bern das Fahrgastpotential deutlich zunehmen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Einschätzung wird geteilt.
SP Köniz	▶ Wie erwähnt ist in einem Versuchsbetrieb die Samstag,- Sonntag- und Abenderschliessung zu prüfen. Wenn sich das nicht bereits 2018 realisieren lässt, so ist dies für später vorzusehen.	▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b> Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.
Staub, Erich und Stephanie	▶ Siehe Bemerkungen unter Punkt 1 (Bedarfsabklärung fehlt).	▶ Siehe Antwort Frage 1.
Stöckli, Roland	▶ Gut, aber wenn möglich auch samstags.	▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b>

VCS Regionalgruppe Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Verlängerung der Linie 29b erachten wir als eine sehr gute Idee, die der VCS explizit unterstützt. Gleichzeitig regen wir an, die Linie 29b auch am anderen Ende der Route bis zum Bahnhof Kehrsatz Nord oder Kehrsatz zu verlängern (siehe oben).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.</li> </ul>
Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ja. Wie unter 2. erläutert, entspricht dies einem seit Jahren bestehenden Bedürfnis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Wabern-Leist befürwortet diese schnelle Direktverbindung nach Niederwangen, Ried und Brünnen ausdrücklich. Das eröffnet neue Möglichkeiten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

## 5.7 Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept Ried

Institution	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Bezüglich der Finanzierung des Versuchsbetriebes Niederwangen-Brünnen regt der Gemeinderat an, Verhandlungen über eine finanzielle Beteiligung mit der westside-Eigentümerschaft zu führen. Es gibt gute Argumente, dass das westside zumindest die Kosten des Samstagbetriebes übernimmt.</li> <li>▶ Der Gemeinderat regt weiter an zu prüfen, ob die Linie 29 von Kleinwabern zur S-Bahnhaltestelle Kehrsatz Nord verlängert werden könnte. Dabei sind im Abschnitt entsprechende Haltestellen vorzusehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Federführung hierzu liegt bei der Stadt Bern.</li> <li>▶ Die Verlängerung nach Kehrsatz ist zum jetzigen Zeitpunkt aus wirtschaftlichen Gründen sowie einem geringen Potential nicht geplant. Zudem ist die Verlängerung nicht kompatibel mit der Einrichtung des Knotens Kleinwabern, resp. mit der Verlängerung des Trambetriebs bis Kleinwabern.</li> </ul>
AÖV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir sehen folgende Umsetzungshorizonte als geeignet an: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dezember 2017: Einführung der "grossen" Tangentiallinie 29 b. Die heute am Morgen und Abend bestehenden Verdichtungskurse der Linie 29 werden aufgehoben. Dies setzt einen Versuchsbetrieb zwischen Niederwangen und Brünnen Westside voraus. Die Schätzung der Kostenanteile für diesen Versuchsbetrieb liegt vor. Im Kanton Bern ist der Regierungsrat für die Finanzierung des Kantonsbeitrags abschliessend zuständig. Eine Umsetzung einer ersten Etappe auf Dezember 2017 erscheint uns gerechtfertigt, da mit diesem Konzept mit vertretbaren Mehrkosten ein grösserer Nutzen generiert werden kann als mit den heute bestehenden Verdichtungskursen der Linie 29.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ In Absprache mit den beiden Gemeinden wird eine Inbetriebnahme auf Dezember 2018 angestrebt.</li> </ul>

- Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Strassenverbindung Ried (ca. 2018): Inbetriebnahme der grossen Schlaufenfahrt der Linie 29 a. Abends und sonntags keine Bedienung Köniz Neuhausplatz mehr.
- Ein Entscheid zu einem Samstagsangebot der Linie 29 b wird sinnvollerweise nach Vorliegen der Mitwirkungseingaben gefällt.
- ▶ Kommunikation der Angebote: die Bezeichnungen 29 a und 29 b sind Arbeitstitel. Wir gehen davon aus, dass der Linie 29 b eine geeignete separate Liniennummer (22, 23, 24, 25?) zugewiesen wird.

▶ Die Liniennummern **werden** für die Einführung **angepasst**.

## TBA DLZ/OIK II

## Allgemein

- ▶ Die Stossrichtung der Neukonzeption der Linie 29 wird grundsätzlich begrüsst. Sie bringt bessere und neue Verbindungen und kann so das Strassennetz vom Individualverkehr entlasten. Bedauerlicherweise wird die Chance, welche die Neukonzeption der Linie 29 bringt, nicht auch dazu genutzt, um bestehende Schwachstellen auf dem Strassennetz zu umgehen, ohne dass damit substantielle Verluste für den öffentlichen Verkehr einher gehen müssten.
- ▶ Gemäss dem kantonalen Sachplan Veloverkehr entspricht die Liniennführung 29b exakt den geplanten resp. teilweise bestehenden Veloroutenabschnitten zwischen Brünnen und Kleinwabern. Der Ansatz 2 wird begrüsst. Bei der weiteren Planung ist speziell auch auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs zu achten.
- ▶ Über gezielte Massnahmen oder konkrete bauliche Veränderungen an der bestehenden Strasseninfrastruktur äussert sich die Variantenstudie nicht.

▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
- ▶ Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr hat die Gemeinde ein Projekt zur Realisierung eines Radwegs entlang der Riedmoosstrasse eingeleitet.
- ▶ Wird bei der Umsetzungsplanung geprüft.

## Eingaben Oberingenieurkreis II

- ▶ Schwendistutz  
Das OIK II ist an der Ausarbeitung eines Projekts auf der Freiburgstrasse. Dieses Projekt hat zum Ziel Problemstellen zu beheben. Zurzeit werden verschiedene Sofortmassnahmen am Schwendistutz diskutiert, um die Schwachstellen zu beheben. Aufgrund der hohen Kosten kann im Moment nicht gesagt werden, ob diese realisiert werden oder nicht.
- ▶ Kleinwabern  
Wir begrüssen die Erschliessung nach Kleinwabern. Durch die erhöhte Taktfrequenz wird auch die neue Überbauung Bächtehlenpark besser erschlossen. Erschliessungsänderungen in Kleinwabern sind mit dem OIK II anzusehen.
- ▶ Könizstrasse  
Für Massnahmen welche an der Könizstrasse getroffen werden, ist das OIK II einzubeziehen.

▶ Niederwangen:

- Die Linie 31 hat ein deutlich geringeres Angebot als die Linie 29a, sie verkehrt nur Mo-Fr bis 19 h im 30'-Takt mit HVZ-Verdichtungen. Mit einer Verknüpfung müsste das Angebot massiv ausgebaut werden, was von der Nachfrage nicht gerechtfertigt ist und für Kanton und Gemeinden Mehrkosten auslösen würde.
- Die Linie 29a stellt in Niederwangen Anschlüsse mit der S2 her (in beiden Richtungen) und muss Anschlüsse abwarten können. Eine Ausgleichs-/Wartezeit ist auf der Riedmoosbrücke nicht möglich. Damit könnten verspätete Züge nicht abgewartet werden.

## Eingaben des DLZ

- Wir bitten Sie, die Ansätze zur Umfahrung der Schwachstellen bei der weiteren Vertiefung der Linie 29 zu prüfen.
- ▶ Schwendistutz  
Erster Ansatz Umfahrung Schwendistutz (DLZ)  
Umfahrung Schwachstelle Schwendistutz:  
Der Schwendistutz in Niederwangen erreicht zu den Abendspit-

zenstunden die geforderte Verkehrsqualität nicht, was zu Verspätungen beim ÖV führt. Anstelle von teuren VM-Massnahmen bitten wir sie folgende Änderungen der Linien 27, 29 und 31 im Raum Niederwangen zu prüfen:

- Führen der Linie 29a über die Riedmoosbrücke und Verknüpfen der Linie 29a mit der Linie 361 Richtung Europaplatz. Beide Linien verkehren im Viertelstundentakt und haben in Niederwangen ähnliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten, was die Verknüpfung der Linien vereinfachen dürfte. Damit würde zudem das Riedquartier mit der Schule Niederwangen sowie Köniz mit dem Bauhaus verbunden.
- Verknüpfen der Linie 27 mit dem Südwestast der heutigen Linie 31 bis Erle.

#### ► Zentrum Köniz

Zweiter Ansatz Zentrum Köniz/Schwarzenburgstrasse (DLZ)

Schwachstelle Zentrum Köniz/Schwarzenburgstrasse:

Die Linie 10 kommt im Zentrum von Köniz in den Abendspitzenstunden regelmässig in den Stau. Im Rahmen des VM Köniz-Bern Südost prüfen wir derzeit eine Verkehrssteuerung auf der Könizstrasse stadtauswärts unmittelbar vor dem Bahnübergang, um die Schwarzenburgstrasse im Zentrum von Köniz aktiv zu entlasten und so den Verkehrsfluss der Linie 10 substanziell zu verbessern. Dieser Ansatz wird durch die heutige Linienführung der Linie 29 (neu Linie 29a) substanziell gestört, wenn nicht in Kauf genommen wird, dass die Linie 29a künftig zwischen dem Neuhaukreisel und dem Bahnübergang in Richtung Niederwangen regelmässig im Stau steht. Wir bitten Sie daher, folgende Ansätze

tet werden. (Dies trifft auf die neue Linie 29b Richtung Köniz auch zu, aber bei Verspätungen kann auf die Linie 29a ausgewichen werden, die am Bahnhof warten kann.)

- Bei einer Verknüpfung könnte die Linie 31 die Anschlüsse der S2 nicht mehr abnehmen, die Abfahrtszeit müsste ca. 23/53 sein.
- Die Gemeinde Köniz will die Zentrumsentwicklung um den Bahnhof Niederwangen stärken – eine gute Erreichbarkeit z.B. des Coop dürfte im Alltag ein grösseres Bedürfnis sein als das Bauhaus.
- Alternativ könnte die Linie 29 mit der Linie 27 verknüpft werden (beide Linien haben ein vergleichbares Angebotsniveau) und die Linienführung der Linien 27 und 31 zw. Niederwangen und Hallmattstr. abgetauscht werden. Dies ergäbe allerdings eine sehr lange Linie mit entsprechend schlechterer Betriebsstabilität. Die Nachteile für die Anbindung der Einkaufsmöglichkeiten in Niederwangen würden weiterhin bestehen, desgleichen würden die Anschlüsse der S2 an die Linie 27 entfallen.

#### ► Zentrum Köniz

- Führung parallel zur Linie 17 über Sägestrasse: Die Linie 29a stellt in Köniz gute Anschlüsse an die S6 her. Die Situation westlich des Bahnhofs ist fürs Umsteigen (auch auf die Linie 17 z.B. für die Relation Schwarzenburg-Inselspital) heute wenig attraktiv. Eine Verbesserung bräuchte nebst einer neuen Haltestelle auch eine attraktivere Fussverbindung zum

für die neue Linie 29a zu prüfen:

- Führung der Linie 29a in Köniz parallel zur Linie 17 (evtl. mit Halt Thomasweg) und mit neuer Haltestelle „Bahnhof West“ bei Sägestrasse 74 (mit oder ohne Abzweigung von der Sägestrasse in unmittelbare Bahnhofnähe).
- Führung der Linie 29a via Sägestrasse-Sägemattstrasse-Könizstrasse-Bahnhof Köniz
- Führung der Linie 29a ab Hessstrasse wie die Linie 10 resp. die neue Linie 29b ab Liebefeld Park bis zu Bahnhof Köniz.

Bahnhof. Entsprechende Abklärungen für eine längerfristige Lösung in Köniz-West sind bisher nicht erfolgt.

- Führung über Sägemattstrasse (Richtung Niederwangen): Diese Massnahme soll in Betracht gezogen werden, wenn sich erweist, dass die geplanten VM-Massnahmen auf der Könizstrasse den Bus zu stark beeinträchtigen. Die Einmündung des Busses aus der Sägemattstrasse vor dem Bahnübergang muss in das VM berücksichtigt werden. Zudem ist ein Ausweichen des MIV über die Sägemattstrasse zu vermeiden. Diese Variante wird favorisiert.
- Führung Liebefeld-Köniz direkt: Damit ginge die Tangentialverbindung aus dem Raum Waldegg verloren. Diese ist z.B. für Gymnasiasten von Bedeutung. Eine ähnliche oder gleiche Linienführung wie die Linie 29b hätte zur Folge, dass sich die Kurse beider Linien zwischen Köniz in kurzem Abstand folgen würden und das Angebot faktisch trotz 6 Kursen/h faktisch einem Viertelstundentakt entsprechen würde.

Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental APW

Einleitung

► Die APW begrüsst es sehr, dass die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) das Angebotskonzept Ried einschliesslich einer Busverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen doch weiterverfolgt, obwohl der Gemeinderat von Köniz die Weiterbearbeitung des Projekts Angebotskonzept der RKBM vom August 2013 abgelehnt hat, weil mit der ablehnenden Mitwirkung die notwendige lokale Unterstützung fehle und sich auch die Stadt Bern gegen die Verbindung ausgesprochen habe. Mit der ablehnenden lokalen Unterstützung hat der Gemeinderat auf die Stellungnahme der APW und der Ortsvereine aus dem Wangental Bezug genommen. Unsere damalige Stellungnahme hat sich

► Wird zur Kenntnis genommen.

zwar kritisch zu einigen Punkten des Angebotskonzepts geäußert, aber das Konzept insgesamt unterstützt. So haben wir im Jahr 2013 beispielsweise eine Trennung zwischen der Erschließung des Ried und einer schnellen Tangentialverbindung Köniz-Brünnen vorgeschlagen und dabei angeregt, für die Tangentialverbindung eine Haltestelle auf der Riedmoosbrücke vorzusehen anstelle einer Schlaufe zur Bahnhof Niederwangen. Es freut uns, dass nun diese beiden Vorschläge im neuen Angebotskonzept enthalten sind.

- ▶ Wir haben auch zum vorliegenden Angebotskonzept kritische Bemerkungen und Änderungsvorschläge. Damit aber zum vorneherein keine Missverständnisse aufkommen, möchten wir bereits hier betonen, dass die APW das Angebotskonzept mit den beiden Buslinien und eine Weiterbearbeitung des Projektes (Angebotskonzept nach dem Antrag 2) begrüsst. Betrachten Sie unsere kritischen Bemerkungen als konstruktive Vorschläge für eine Verbesserung des ÖV Bern-West.

#### Gesamtbetrachtung der Verkehrsfragen in Bern-West

- ▶ Die APW hat bereits im Mai 2015 zu Verkehrsfragen in Bern-West öffentlich Stellung genommen (vgl. die Berichte in der BZ und im Bund vom 7. Mai 2015). Wir erlauben uns hier nochmals einige der dort vorgebrachten Anliegen zu erwähnen.
- ▶ Die Verkehrsangebote müssen auf die Auslagerung von Arbeitsplätzen aus dem Zentrum der Stadt Bern in die Agglomeration reagieren. Dazu zählt eine Verbesserung von Tangentialverbindungen. Leider existieren aber heute nur isolierte Statistiken von BLS, Bernmobil und SBB. Für die Zeit nach 2000 (Abschaffung der Volkszählung, Vollerhebung des BFS) fehlen Erhebungen zum Arbeitsort-Wohnort der Bevölkerung (vgl. im Anhang die Grafiken aufgrund der Volkszählung 2000). Aus unserer Sicht sollte die RKBM dazu über die Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Unternehmen und Schulen anonymisierte Erhebungen (Postleitzahl von Wohnort und Arbeitsort) durchführen.
- ▶ Zudem haben wir den Eindruck, dass integrale Lösungen der Verkehrsfragen noch zu oft am Konkurrenzdenken zwischen den Verkehrsträger BLS, Bernmobil und SBB scheitern (z.B. Halt von Regio-Expresszügen von Palezieux, Bulle, Payerne/Murten und La Chaux-de-Fonds/Neuenburg an Stationen vor dem Hauptbahnhof Bern). Hier sollte die RKBM aktiv werden.

#### Zum Angebotskonzept Ried

- ▶ Zwei Buslinien
  - Die Auftrennung in zwei Buslinien findet wie bereits erwähnt unsere volle Unterstützung. Wir gehen davon aus, dass die Linienbezeichnungen 29a und 29b blosse "Arbeitstitel" sind und dass für die definitive Umsetzung eigene Liniennummern ohne Buchstaben gewählt werden. Bei einer Kombination von Zahlen mit Buchstaben besteht bei den Benutzerinnen und Benutzern eine erhebliche Verwechslungsgefahr.
  - Nach dem Angebotskonzept soll die Linie 29b sonntags nicht betrieben, samstags noch unsicher und die ganze Woche nur bis 20.00 Uhr befahren werden. Aus unserer Sicht muss die Linie 29b täglich bis 22.00 Uhr betrieben werden. Zu prüfen

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Die Erhebung von Grundlegendaten ist nicht Aufgabe der RKBM

- ▶ Einschätzung wird nicht geteilt.

- ▶ Die Liniennummern **werden** für die Einführung **angepasst**. Die Einführung eines Samstagsangebots **wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt**.

Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst

ist, ob samstags und sonntags und z.B. ab 20.00 Uhr die Linie 29a und 29b zusammengelegt werden könnten, resp. die Linie 29a bis Brünnen verlängert wird. Im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr zum Freizeitzentrum Brünnen Westside können Mehrkosten ev. durch Mehrwertentgeltung vom Zentrum teilfinanziert werden.

- Für die Linie 29b wird im Bereich Liebefeld Köniz eine Linienführung vorgeschlagen, welche gegenüber der heutigen Linie 29 Verspätungen möglichst vermeiden soll. Wir sind nicht überzeugt, dass allein mit dieser Massnahme Verspätungen vermieden werden können. Vor allem aber sollten Verspätungen auch für die Linie 29a vermieden werden, weil sonst diese Linie für die neuen, weiter vom Bahnhof Niederwangen entfernten Bewohnerinnen und Bewohner im Ried als Verbindung zur S1 und S2 in Niederwangen unattraktiv wird. Diese Frage muss noch näher geprüft werden, auch gestützt auf ständige Statistiken über die Einhaltung des Fahrplans und verpasste Bahn/Busanschlüsse bei der heutigen Linie 29. Aus unserer Sicht könnte der von uns bereits im Jahr 2013 vorgeschlagene "Shuttlebus" Ried-Niederwangen Dorf die Verbindungen von und zum Bahnhof Niederwangen (Zugang über die Lift- und Treppentürme) besser gewährleisten. Auf jeden Fall muss die Gefahr von Staus in Wabern und Niederwangen und die Gewährleistung der Anschlüsse noch vertieft geprüft werden.
- ▶ In Niederwangen soll die Linienführung der Linie 29a über die Riedmoosbrücke geprüft werden mit Endstation in Niederwangen Dorf: So kann eine einheitliche Haltestelle der Linien 29a und 29b für den Anschluss an die S-Bahn erreicht werden. Zu prüfen ist, ob samstags und sonntags und z.B. täglich ab 20h die Linien 29a und 29b zusammengelegt werden könnten, resp. die Linie 29a bis Brünnen verlängert wird.
- ▶ Linienführung 29b ab Niederwangen bis Brünnen
  - Wir sind nach wie vor der Meinung, dass die Fortsetzung Richtung Brünnen auch den Entwicklungsschwerpunkt Rehag (Bauhaus) erschliessen muss. Es muss daher dringend das bereits geplante Projekt einer Verbindungstrasse Bauhauskreise-Rehagstrasse realisiert werden. Für uns ist es nicht einsichtig, weshalb dieses Projekt von den privaten Landeigentümern während Jahren blockiert werden kann und die zuständigen Behörden die Landeigentümer nicht verpflichten, das nötige Land für die Strasse abzutreten.
  - Diese Verbindung ist im öffentlichen Interesse und aus folgenden Gründen sehr dringend: Für direkte Verbindung zwischen Niederbottigen und Niederwangen (Moosstrasse/Riedmoosstrasse) gilt ein Lastwagenfahrverbot mit Ausnahme für Zubringer. Die Ausnahme ist zugunsten der Toggenburger AG nötig, führt aber dazu, dass das Lastwagenfahrverbot offenbar nicht kontrolliert werden kann und daher auch nicht eingehalten wird. Dieser Umstand ist wesentlicher Grund, dass die Moos- und Riedmoosstrasse saniert werden müssen. Ohne ein konsequentes Lastwagenfahrverbot wird aber in einigen Jahren wiederum eine Sanierung anstehen. Ein solches Ver-

werden.

Da das Quartier Ried auch an Köniz angebunden werden soll, ist von einem Shuttlebus Ried-Niederwangen abzusehen.

- ▶ Aus Gründen der Fahrzeit und Anschlusssicherheit ist eine Verlängerung nach Niederwangen Dorf nicht machbar.
- ▶ Kein Zusammenhang mit dem Angebotskonzept der Linie 29 zu tun.

bot ist möglich, wenn zwischen der Autobahnausfahrt Niederwangen und dem Rehag eine direkte Verbindung besteht. Diese direkte Verbindung kann dann auch für die konzipierte Busverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen benutzt werden. Der Bus kann ab dem Bauhauskreisel über die neue Verbindungsstrasse und dann weiter über die Rehagstrasse zur Moosstrasse geführt werden.

- Die APW hat immer eine neue Umfahrungsstrasse vom Bauhauskreisel in Richtung Moosstrasse gefordert (kleine Spange). Diese soll nun offenbar planerisch nicht mehr sichergestellt werden. Unter diesen Umständen muss die Rehagstrasse zumindest für den Busverkehr offen bleiben.
- ▶ Wir betonen ausdrücklich, dass die APW mit ihrer grundsätzlichen Zustimmung zu einer Busverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen nicht bereit sein wird, der vorgesehenen Sanierung der Riedmoosstrasse mit gleichzeitiger Anlegung eines getrennten Radweges zuzustimmen. Diese Sanierung ist wie erwähnt nur nötig, weil die direkte Verbindung Bauhauskreisel-Rehag seit Jahren blockiert ist und die Stadt Bern ihre Umfahrung von Bümpliz auf Kosten der Gemeinde Köniz fertig stellen lassen will, neben Grubenerweiterungsplänen. Besteht die direkte Verbindung Bauhauskreisel-Rehag, kann die Sicherheit der Radfahrer auf der Riedmoosstrasse gewährleistet werden, indem diese entweder für den MIV vollständig gesperrt wird oder indem sie bis zur Einmündung der Rehagstrasse nur in eine Richtung offen bleibt. Sollte eingewendet werden, dass die Rehagstrasse diesen Verkehr nicht aufnehmen kann, muss entweder ein Ausbau der Rehagstrasse oder der Bau der kleinen Spange geprüft werden.

#### Fazit

- ▶ zur Linie 29a  
Grundsätzlich ist es korrekt und wichtig, dass die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner im Neubaugebiet Ried Ost von Beginn an (2018) die Möglichkeit haben, den ÖV benützen zu können. Die APW geht davon aus, dass der für die Detaillerschliessungs- und die Ringstrasse verantwortliche Gemeinderat Köniz sich für eine garantierte Durchfahrt abgesichert hat, damit die Konzessionserteilung ab dem Jahr 2018 für die Inbetriebnahme erteilt werden kann.
- ▶ zur Linie 29b  
Der Versuchsbetrieb ist aufzunehmen, täglich fahrend bis 22.00 Uhr
- ▶ Die Planung muss den wichtigen ÖV Anschluss des ESP Juch/Hallmatt vorsehen und gewährleisten. Das bereits geplante Projekt einer Verbindungsstrasse Bauhauskreisel- Rehagstrasse muss daher rasch realisiert und die Weiterführung der Buslinie über die Rehagstrasse zur Moosstrasse muss gewährleistet werden. Die Planung muss auch den künftigen ÖV-Anschluss der geplanten Sportanlagen im Bottigenmoos (Stadt Bern) berücksichtigen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Die Ringstrasse geht nach Erstellung und Abnahme in den Besitz der Gemeinde über.

Eine Linienführung via Rehag ist nicht attraktiv. Der ESP Juch/Hallmatt insbesondere das Bauhaus ist durch die Buslinie 31 erschlossen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

BDP Köniz

- ▶ Für die BDP Köniz sind bei der Beurteilung dieses Lösungsvorschlags folgende Aspekte wichtig:
  - Köniz sieht sich kurz-, mittel- und langfristig mit einer ange-

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
- ▶ Die Linie 29 ist eine Tangentiallinie und eine sinnvolle Er-

	<p>spannten Finanzsituation konfrontiert. Gerade dadurch gilt es die vorhandenen Mittel gezielt einzusetzen und unnötige Mehrkosten zu vermeiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Im Nachgang zu TRB wurde von allen Beteiligten die Aufwertung der S-Bahn gefordert, dies wie auch die von der Bevölkerung angenommene Tramverlängerung in Wabern sollten nun konsequent umgesetzt werden.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Basierend auf diesen Aspekten sieht die BDP Köniz betreffend des neu entstehenden Quartiers Ried lediglich die Notwendigkeit, die Anwohner zügig an das bestehende ÖV-Angebot anzubinden. Dafür erachten wir, als beste Lösung, eine Linie im 15-Minuten-Takt zwischen S-Bahnhof Köniz und S-Bahnhof-Niederwangen mit Schlaufe durch das Ried einzurichten.</li> <li>▶ Ab S-Bahnhof Niederwangen können die Passagiere mittels S1 und/oder S2 den Europaplatz wie auch den Bahnhof Bern erreichen. Die obere Gemeinde, Zentrum Köniz und das Liebefeld sind mittels der S6 an den Europaplatz und den Bahnhof Bern angebunden. Auch Wabern ist ebenfalls durch die S-Bahn direkt mit dem Europaplatz und dem Bahnhof Bern verbunden. Ab Europaplatz bietet sich eine direkte Tramverbindung nach Brünnen. Ab Bahnhof Bern verkehrt die S-Bahn im ¼-Std-Takt nach Brünnen. Brünnen wird aus nahezu allen Ortsteilen von Köniz mit 1 x Umsteigen erreicht.</li> <li>▶ Wir erachten daher die angedachte direkte Bus-Verbindung von Köniz via Ried und Niederwangen nach Brünnen als wenig zweckmässig und für Köniz als zu teuer. Kommt hinzu, dass am Abend sowie an den Wochenenden Brünnen nicht bedient würde (Kino, Erlebnisbad, Shopping, Restaurants).</li> <li>▶ Wir danken der Verkehrskommission der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für die ausführliche Arbeit, regen aber an die Linie 29b aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und verkehrstechnischer Aspekte nicht weiterzuverfolgen.</li> </ul>	<p>gängerung der S-Bahn. Mit den Anschlüssen in Niederwangen und Köniz wird dieser Verknüpfung Rechnung getragen. Die aktuellen Fahrgastzahlen auf der L29 zeigen das grosse Potenzial auf der ganzen Länge dieser Tangentiallinie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Einschätzung wird geteilt.</li> <li>▶ Einschätzung wird nicht geteilt. Die Einführung eines Sams- tagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Brunnschweiler, Cécile und Roth, Christian	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es ist wichtig, dass der Versuchsbetrieb während mindestens 3 Jahren geführt wird, damit eine ausreichende Zeitdauer für die Evaluation erfasst ist. Es wäre sehr zu bedauern, wenn aus Spargründen eine verkürzte Versuchsphase gewählt würde und somit dem neuen Angebot von Beginn weg die Chance zur Etablierung genommen würde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Versuchsbetrieb-Phase dauert üblicherweise drei Jahre.</li> </ul>
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir gehen davon aus, dass die Kosteneinsparungen bei den Verdichtungskursen zu Schulzeiten bei der Finanzierung des Versuchsbetriebs mitberücksichtigt sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
IGÖV Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die weit auseinander liegenden Einstiegpunkte der Linien 29a und 29b am Bahnhof Niederwangen müssten für die Fahrgäste gut signalisiert und mit modernen Kommunikationsmitteln ausgerüstet sein. Idealerweise mit wechselnden Hinweisen wie: „Nächste Abfahrt Richtung Köniz via Ried, ab Perron X“ oder „Nächste Abfahrt Richtung Köniz direkt, ab Riedmoosbrücke“.</li> <li>▶ Die in der Region Bern unübliche Linien-Nummerierung mit a+b</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Fahrgastinformation wird bei der Umsetzung detailliert geprüft Sie ist Sache des Transportunternehmens.</li> <li>▶ Die Liniennummern <b>werden</b></li> </ul>

	ist zu überprüfen. Wenn die heutige innerstädtische Linie 30 die Nummer 13 oder 14 erhielte, könnten die Nummern 29 und 30 verwendet werden.	für die Einführung <b>angepasst</b> .
IG Verkehr Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das es eine Anbindung des Quartiers Ried braucht ist unbestritten. Allerdings ist wie vorgängig erwähnt in Frage zu stellen ob es eine durchgehende Linie Wabern – Brünnen braucht. Vielmehr vermischen wir die Aufwertung der S-Bahn-Stationen Köniz und Niederwangen. Dadurch würden auch die bestehenden Verbindungen (z.B. Linie 10) entlastet. Arbeitnehmer im Grossraum Liebefeld könnten mit der S-Bahn ab Bahnhof Köniz bequem ihren Arbeitsplatz erreichen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Konzept ist auf die Anbindung der Linie an beiden Knotenpunkten (Niederwangen <b>und</b> Köniz) ausgerichtet.</li> </ul>
Infrastrukturgenossenschaft Papillon IGP	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die IGP dankt für die Bemühungen bei der Erstellung dieses Berichtes und für die Möglichkeit dieses Mitberichtes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird dankend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Liebefeld-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wir begrüßen das neue Konzept grundsätzlich. Die neue und schnelle Verbindung nach Niederwangen und Brünnen sowie nach Wabern ist für unser Quartier ein grosser Gewinn. Mit den neuen Haltestellen wird der Bereich Wabersackerstrasse deutlich besser mit dem Bus erschlossen als heute. Die neue Linie 29a wird dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr noch stärker genutzt wird und der erwartete Verkehrszuwachs im Raum Köniz-Liebefeld in Zukunft zum grösseren Teil über den ÖV und den Langsamverkehr abgewickelt werden kann. Es ist für uns aber auch sehr wichtig, dass die Verbindungen via Neuhausplatz nicht abgebaut werden und die überlastete Linie 10 nicht weiter belastet wird.</li> <li>▶ Aus diesen grundsätzlichen Punkten ergeben sich folgende Anliegen <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Linienführung über den Neuhausplatz soll auch am Abend und über das Wochenende beibehalten werden.</li> <li>○ Die Umsteigemöglichkeiten auf den 17-er Bus und die S-Bahn sind so zu gestalten, dass diese attraktiver sind als der Anschluss auf den 10-er Bus.</li> <li>○ In Niederwangen soll die Linienführung der Linie 29 über die Riedmoosbrücke geprüft werden mit Endstation in Niederwangen Dorf. So kann eine einheitliche Haltestelle der Linien 29 und 29b für den Anschluss an die S-Bahn erreicht werden.</li> </ul> </li> <li>▶ Auf dem Gebiet des Liebefelds ist bei der Gestaltung der neuen Haltestellen im Bereich Wabersackerstrasse und Bündenackerstrasse zu beachten, dass die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fussgänger (Schulweg) und Velofahrer gewährleistet ist. Insbesondere die Kurve mit Einmündung in die Wabersackerstrasse Süd ist schon heute heikel. In Zukunft soll dort die Veloroute Schliern-Köniz-Bern die Strasse queren. Fahrzeuge, die den stehenden Bus an dieser Stelle überholen, stellen eine zusätzliche Gefahr dar. In der Detailplanung ist zu klären, ob 2 Haltestellen (Wabersacker und Bündenacker West) oder eine Haltestelle (Bündenacker) diesen Anforderungen am besten Rechnung trägt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die verkürzte Streckenführung ist aufgrund der Fahrzeiten auf der Linie erforderlich. Ansonsten muss ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden, was zu unverhältnismässig hohen Kosten führt. Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse sonntags und abends angepasst werden.</li> <li>▶ Die detaillierte Haltestellennordnung wird in der weiteren Planung geprüft. Die Ausgestaltung der Haltestellen ist Sache der Gemeinden.</li> </ul>
Lüthy, Marcel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Öffnen der Wabersackerstr. nur für den ÖV (und für Notfalldienste, Feuerwehr, Polizei) mit funkgesteuerter Barriere, wie Parkgarageneinfahrten statt mit Pollern. Für die Kreuzung Brühlplatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Siehe Antwort Kap.5.3</li> </ul>

	müsste nebst Anpassung der Strasse nur die bestehende Verkehrssteuerungsanlage ergänzt werden.	
Ortsverein Niederwangen	▶ Bezüglich detaillierte Begründungen verweisen wir auf die Mitwirkungsangabe der APW, Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental, welche auch im Auftrag der Ortsvereine im Wangental Stellungnahmen in Planungs- und Verkehrsfragen erarbeitet.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ortsverein Thörishaus	▶ Wir möchten uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken und hoffen, dass unsere Punkte wie der Halt beim Bauhaus sowie Betriebszeiten der Linie 29b auch Samstagsabend und Sonntags berücksichtigt werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b>
Petition Buslinie 29, Bewohner unteres Eichholz	<p>▶ Das Angebot einer Tangentiallinie 29b im Bereich Gurtenbahn-Lindenweg kommt den Bedürfnissen der Schüler der neuen Siedlungen an der Seftigenstrasse, Bächtelen und Nesslerenweg entgegen. Für eine bessere Einbindung der Bevölkerung von Wabern an das Zentrum Köniz, z.B. zum neuen Notfallzentrum oder in kultureller Hinsicht, dient sie infolge keines Betriebes am Abend und an Wochenenden jedoch nicht. Diese vorgeschlagene Tangentiallinie ist eine willkommene Zusatzlinie in Schülerstosszeiten und bei beschränktem Platzangebot. Der Zeitgewinn im Vergleich zur Fahrt durch die Siedlung ist wegen des nur halbstündigen Angebots und wegen der sehr häufigen Überlastung der Seftigenstrasse -Stau bei Tramhaltestellen- gering. Die bestehende Buslinie 29a behält ihre volle Notwendigkeit</p> <p>▶ Die Bedürfnisse der Gemeindebürger der etwas älteren Siedlung Mohnstrasse und unteres Eichholz bleiben unbeachtet. Eine Buschleife bei der Fahrt in westlicher Richtung bis zum Kehrlplatz bei der Einstellhalle Mohnstrasse kommt diesen Bedürfnissen entgegen und ermöglicht einen erleichterten Umstieg vom Privatauto auf den öffentlichen Verkehr. Da bei der Fahrt in westlicher Richtung die obere Weyerstrasse nicht bedient wird, hat die vorgeschlagene Schleife im Zeitprogramm Platz.</p>	▶ Wird zur Kenntnis genommen.  ▶ Das Eichholzquartier gilt gemäss Angebotsverordnung als erschlossen.
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	<p>▶ Der Strassenquerschnitt der Riedmoosstrasse ist sehr eng und gefährlich für Velofahrende und Fussgängerinnen. Bevor das neue ÖV-Angebot eingeführt werden kann, müssen die längst überfälligen Massnahmen zu Gunsten der Verkehrssicherheit des Langsamverkehrs umgesetzt werden.</p> <p>▶ Die Rehag-Grube ist ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Die Sicherung der Amphibienwanderung über den Moosweg/die Riedmoosstrasse ist bis dato ungelöst beziehungsweise nur mit einer sehr aufwändigen und teilweise für die Freiwilligen auch gefährlichen Aktion möglich. Mit der Einführung des Linienbetriebs ist auf die Amphibienwanderung Rücksicht zu nehmen.</p> <p>▶ Das Angebotskonzept sieht einen Betrieb von Mo-Fr tagsüber bis 20 Uhr vor. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten auf spätere Abendstunden und das Wochenende ist in Abstimmung mit den Öffnungszeiten des Westside zu prüfen.</p>	<p>▶ Anliegen berechtigt, ein entsprechendes Projekt wird von der Gemeinde seit einiger Zeit bearbeitet.</p> <p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Die Einführung eines Samstagsangebots <b>wird im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 beim Kanton beantragt.</b></p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die QBB hatte bei ihrer Stellungnahme (20. Dezember 2013) zum Angebotskonzept Wangental-Brünnen eine Mitfinanzierung der Linie durch das Bauhaus und das Westside angeregt. Ist eine solche Mitfinanzierung geprüft worden?</li> </ul>	<p>Das Angebot kann bei erfolgreichem (Versuchs-)betrieb an die Bedürfnisse (auch sonntags und abends) angepasst werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Federführung bei der Stadt Bern (bezüglich Westside). Mitfinanzierung der Linie 31 durch das Bauhaus wird geprüft (Gemeinde Köniz).</li> </ul>
Quartierleist Buchsee-Landorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es scheint uns wichtig, dass der Versuchsbetrieb wie geplant auch tatsächlich während 3 Jahre geführt wird, damit sich das neue Angebot auch etabliert und die Evaluation auf einer realistischen und repräsentativen Datenbasis stattfinden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Versuchsbetrieb-Phase dauert üblicherweise drei Jahre.</li> </ul>
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Beim Entwicklungsschwerpunkt Hallmatt können mittel- und langfristig zahlreiche Arbeitsplätze entstehen. Die Führung der Linie 29 ist dann im gegebenen Zeitpunkt anzupassen, insbesondere wenn neue Strassenverbindungen entstehen, die einen Rückbau der Riedmoosstrasse zulassen.</li> <li>▶ Es scheint uns auch wichtig, dass der Versuchsbetrieb mindestens 3 Jahre geführt wird, damit sich das neue Angebot auch etabliert und die Evaluation auf einer realistischen und repräsentativen Datenbasis stattfinden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Versuchsbetrieb-Phase dauert üblicherweise drei Jahre.</li> </ul>
Staub, Erich und Stephanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es scheint uns wichtig, dass der Versuchsbetrieb wie geplant auch tatsächlich während 3 Jahre geführt wird, damit sich das neue Angebot auch etabliert und die Evaluation auf einer realistischen und repräsentativen Datenbasis stattfinden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Versuchsbetrieb-Phase dauert üblicherweise drei Jahre.</li> </ul>
Stöckli, Roland	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eine hervorragende Arbeit liegt da vor, alle denkbaren Einflüsse miteinbezogen, mit Augenmass umgesetzt! Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Arbeit!</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird dankend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ In den Unterlagen ist der Zeitpunkt der Umsetzung nicht präzise formuliert. Handelt es sich um eine Umsetzung für den Fahrplan 2018 (=Ende 2017) oder erfolgt die Umsetzung erst Ende 2018? Der Wabernleist begrüsst eine möglichst frühe Umsetzung, d.h. auf den Fahrplanwechsel Ende 2017.</li> <li>▶ Wir gehen davon aus, dass die Kosteneinsparungen bei den Verdichtungskursen zu Schulzeiten bei der Finanzierung des Versuchsbetriebs mitberücksichtigt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Umsetzung ist per Dezember 2018 geplant.</li> </ul>