

1409 Postulat (FDP.Die Liberalen Köniz) "Verlängerung Buslinie Nr. 17"

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Bericht des Gemeinderates

1. Ausgangslage

Am 10. November 2014 erklärte das Parlament das Postulat 1409 der FDP.Die Liberalen Köniz zur Verlängerung der Buslinie Nr. 17 ins Mösli-/Buchsee-Quartier erheblich. Damit erhielt der Gemeinderat den Auftrag, sich bei den zuständigen Stellen, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), für eine bessere Erschliessung des Quartiers mit öffentlichem Verkehr einzusetzen.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt reichte diesen Auftrag im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 als Prüfauftrag ein und ersuchte die RKBM gleichzeitig, die nötigen fachlichen Abklärungen zu treffen. Die RKBM beauftragte in der Folge das Beratungsbüro 3b AG, Bern, ein Gutachten über eine bessere Erschliessung des Quartiers hinsichtlich des zusätzlichen Potenzials, der jährlich wiederkehrenden und einmaligen Kosten mit mehreren Varianten der beiden betroffenen Linien 17 und 29, zu erarbeiten. Der Bericht der Gutachter liegt nun vor.

In diesem Antrag geht es darum, vom Gutachterbericht vom 22. August 2016 über die ÖV-Erschliessung Mösli-/Buchsee-Quartier in Köniz (Beilage) und von den Reaktionen aus dem Quartier Kenntnis zu nehmen. Das Postulat ist somit erfüllt und kann abgeschrieben werden.

2. Gutachterbericht über die ÖV-Erschliessung Mösli-/Buchsee-Quartier in Köniz

2.1 Potentialanalyse

In einem ersten Teil des Berichtes vom 22. August 2016 über die ÖV-Erschliessung Mösli-/Buchsee-Quartier in Köniz wird das Potential unter Berücksichtigung der möglichen Erschliessungsvarianten untersucht.

Bezogen auf das heutige Angebot gelten rund ca. 200 Einwohner und 250 Beschäftigte (vornehmlich Tilia) als nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Massgebend ist gemäss der kantonalen Angebotsverordnung die Fussmarschdistanz von 400 Meter zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Für das Mösli-Quartier ist dies die Haltestelle Mösliweg, welche von der Linie 29 angefahren wird.

Aussagekräftiger sind die Berechnungen der Gutachter über die je nach Erschliessungsvariante möglichen Qualitätsverbesserungen für die Wohnbevölkerung und die im Quartier beschäftigten Personen in sogenannten Güteklassen. Diese Güteklassen von A-D (A gilt als beste Erschliessung, zb. rund um den Bahnhof Bern) berücksichtigen nicht nur die Fusswegdistanz zur nächsten Haltestelle sondern auch das an dieser Haltestelle vorhandene bzw. geplante Fahrplanangebot/Takt.

Die verschiedenen Angebotsvarianten ergeben unterschiedliche Qualitätsverbesserungen. Diese sind im Gutachterbericht im Kapitel 5 bei der Beurteilung der Erschliessungsvarianten ersichtlich.

Bezogen auf das heutige und ab 2019 geplante ÖV-Angebot zeigt sich, dass nur rund 100 im Quartier wohnende und beschäftigte Personen in der Güteklasse D sind, die Mehrheit der Wohnbevölkerung und der im Mösli-/Buchsee-Quartier beschäftigten Personen in der Güteklasse C liegen.

2.2 Erschliessungsvarianten

Massgebend für die Evaluation möglicher Erschliessungsvarianten sind die Wendemöglichkeiten und die Standplätze für den Zeitausgleich der Fahrzeuge an der Endhaltestelle. Die Gutachter haben fünf Wendemöglichkeiten (Abb. 1) näher untersucht und auf dieser Grundlage fünf Erschliessungsvarianten aufgezeigt. Aufgrund der Befahrbarkeit der betroffenen Strassenabschnitte sind aber lediglich die Wendemöglichkeiten 1, 4 und 5 umsetzbar.

Abb. 1: Untersuchte Wendemöglichkeiten



Aus den drei Wendemöglichkeiten ergeben sich fünf Erschliessungsvarianten:

- 0 Status Quo ab dem Dezember 2018 mit den Linien 29a bis Wabern Lindenweg und 29b bis Kleinwabern sowie Linie 17 bis Weiermatt
- 1 Stichfahrt mit der Linie 29a in den Mösliweg, Haltestelle und Wendeschleife beim Knoten Mösli-/Tulpenweg (Nr. 4)
- 2 Wie Variante 1, jedoch Bedienung nur in NVZ (Nebenverkehrszeiten)
- 3 Verlängerung Linie 17 bis Landorf mit Wendeschleife an der Landorfstrasse (ev. mit Verschiebung bestehende Haltestelle Landorf der Linie 29) (Nr. 1)
- 4 Verlängerung Linie 17 in den Mösliweg, Endhaltestelle und Wendeschleife beim Tulpenweg (Nr. 4)
- 5 Verlängerung Linie 17 ins Mösli via Schlaufenfahrt über Buchsee-/Lilien-/Mösliweg, Endhaltestelle im Lilienweg (Nähe Knoten Mösliweg) (Nr. 5)

Im Kapitel 5 des Gutachterberichtes werden die verschiedenen Erschliessungsvarianten beurteilt. Aus dieser Beurteilung ist ersichtlich, dass der Gemeinde wesentliche Investitionskosten von CHF 200'000.- bis CHF 400'000.- entstehen und sich die jährlich wiederkehrenden Beiträge an den Kanton um CHF 25'000.- bis CHF 100'000.- erhöhen würden.

Dem Betreiber würden zusätzliche Kosten von CHF 270'000.- bis CHF 350'000.- entstehen, weil bei allen Varianten zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten (Ausnahme Variante 2: kein zusätzliches Fahrzeug notwendig).

2.3 Folgerungen und Empfehlungen der Gutachter

(Zitat aus dem Gutachterbericht)

- Eine wirkliche Verbesserung bei der örtlichen Erschliessung in den nachfragestarken HVZ (Hauptverkehrszeit) bringen nur die Varianten 1 und 4. Unter Berücksichtigung der wiederkehrenden Kosten schneidet die Variante 4 mit dem dichteren Angebot besser ab als die Variante 1.
- Die Variante 4 mit der verlängerten Linie 17 spricht auch besser die Bedürfnisse der von weiter herkommenden Beschäftigten an, welche mehr regelmässige ÖV-Fahrten generieren als die zusätzlich abholbaren Einwohner.
- Nicht weiter zu verfolgen ist der Tiefkosten-Ansatz gemäss Variante 2, der nur zeitlich eingeschränkt Verbesserungen bringt (in den Nebenverkehrszeiten).
- Auch die Variante 3 ist zu verwerfen, sie erhöht zwar die ÖV-Güte im Umfeld der Haltestelle "Mösliweg", verbessert die örtliche Erschliessung des Bereiches Tilia aber nicht.
- Bezogen auf die in der Tabelle dargestellten Werte ist Variante 5 in etwa gleichwertig, die Anmarschdistanzen zur nächsten Bushaltestelle aus dem Bereich Tilia sinken unter 400m. Gegenüber den Varianten 1 und 4 sind sie aber bei vergleichbaren Kosten deutlich länger. Die Variante 5 ist jedoch zu verwerfen, da die Quartierstrasse Lilienweg für einen Linienbetrieb mit Gelenkbussen mit dichtem Taktintervall ungeeignet ist.

- Bezogen auf die örtliche Erschliessung ist der zusätzliche Nutzen der untersuchten Varianten klein, die jährlich wiederkehrenden Kosten hoch. Aus fachlicher Sicht wird keine der Varianten zur Umsetzung empfohlen.
- Aus politischer Sicht können andere Gewichte gesetzt werden, dann steht die Variante 4 im Vordergrund mit einem Wendepunkt beim Knoten Mösli-/Tulpenweg.
- Geht es primär darum, den Bewohnern oder Besuchern der Tilia gelegentlich eine Verbindung ins Zentrum von Köniz anzubieten, müssten auch Ansätze mit einem von der Tilia selbst betriebenen Kleinbus ins Auge gefasst werden. Dieser wäre nicht öffentlich zugänglich.

3. Informationsveranstaltung mit Vertretungen aus dem Quartier

Die Direktion Planung und Verkehr hat am 25. August 2016 eine Informationsveranstaltung für Vertreterinnen und Vertreter aus dem Quartier durchgeführt. Eingeladen waren der Quartierleiter, Vertretungen des Alters- und Pflegeheims logisplus Lilienweg, der Stiftung für Langzeitpflege tilia, der Schule Buchsee und von Bernmobil sowie die Erstunterzeichnerin des Postulates. Ihnen wurde der Gutachterbericht vorgestellt und die Möglichkeit geboten, sich zu den Vorschlägen zu äussern.

Die Reaktionen sind sehr unterschiedlich ausgefallen. Für die einen wäre höchstens eine Erschliessung mit dem kleinen 29er-Bus erträglich, für andere würde nur eine Erschliessung mit der Linie 17 und damit den direkten Anschluss an den Bahnhof Bern Sinn machen. Skeptisch wurde vor allem auch die Wendeschleife mitten im Quartier und wegen der Lärmbelastung der hohe Takt auf der Linie 17 beurteilt. Eine Ringerschliessung über den Lilienweg wird wegen der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit vor dem Schulhaus Buchsee von allen Anwesenden abgelehnt.

4. Fazit

Der Gemeinderat schätzt das zusätzliche Potenzial von rund 320 Einwohnenden und 250 Beschäftigten als sehr bescheiden ein. Zudem wird den drei Erschliessungsvarianten mit der Linie 17 (Varianten 3-5) ein grosser Teil unüberbauten Landes mit einer ÖV-Güte B erschlossen, was aus Sicht des Gemeinderats kein Sinn macht. Gemessen an den Kosten, welche einmalig als Investitionen und wiederkehrend als Beiträge an den Kanton entstehen, wird der Nutzen grundsätzlich als zu gering eingestuft, insbesondere auch vor dem Hintergrund der derzeitigen finanziellen Situation der Gemeinde.

Die bezüglich Erschliessungsqualität und Betrieb im Vordergrund stehende Variante 4 löst Investitionskosten von CHF 400'000.- und jährlich wiederkehrende Kosten in Form von Beiträgen an den Kanton (ÖV-Punkte) von CHF 100'000.- aus. Weiter ist zu bedenken, dass die Variante 4 unüberbautes Land erschliesst. Sie ist zudem auf den Wendeplatz an der Kreuzung Tulpenweg/Mösliweg angewiesen. Diese einzige im Quartier noch freie und für den Bau einer Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit zur Verfügung stehende Fläche ist im Eigentum der angrenzenden Stockwerkeigentümer. Der freihändige Erwerb dieser Fläche wird als sehr schwierig erachtet, zumal bereits bei der Prüfung des Anliegens vor rund 15 Jahren aus den Reihen dieser Anwohnerschaft Widerstand erwachsen ist.

Zudem hat das Gespräch mit der Quartierbevölkerung gezeigt, dass die Erschliessung des Quartiers mit öffentlichem Verkehr sehr kontrovers diskutiert wird. Zunehmende Lärmimmissionen und die Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit sind weitere Gründe, welche gegen eine Weiterführung der Linie 17 ins Quartier sprechen.

Aufgrund dieser Erwägungen wird der Gemeinderat keine weiteren Schritte hinsichtlich einer Erschliessung des Mösli-/Buchsee-Quartiers einleiten.

Mit dem Vorliegen des Gutachterberichtes vom 22. August 2016 ist das Postulat erfüllt. Der Gemeinderat beantragt deshalb das Postulat abzuschreiben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 21. September 2016

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Vorstosstext und Antwort des Gemeinderates vom 10. November 2014
2. Gutachterbericht vom 22. August 2016 über die ÖV-Erschliessung Mösli-/Buchsee-Quartier in Köniz der Beratungsfirma 3b AG, Bern

1409 Postulat (FDP.Die Liberalen Köniz) "Verlängerung Buslinie Nr. 17"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt zu prüfen, ob die Buslinie Nr. 17 (Bern Bahnhof - Köniz Weiermatt) über die bisherige Endstation "Köniz Weiermatt" bis zum Tilia Pflegezentrum Köniz, Tulpenweg 120, Köniz, verlängert werden kann.

Alternativ zur Verlängerung der Linie 17 wird der Gemeinderat beauftragt, zu prüfen, ob die Linie 29 eine Zusatzschleife zum Tilia bedienen könnte.

Begründung

Das 1973 eröffnete Alters- und Pflegezentrum Tilia wird in den nächsten 2 Jahren umfassend saniert und umgebaut. Am Standort in Köniz, Gebäude Tulpenweg 102, welches nicht renoviert wird, verbleiben der Tagestreff, die ambulante Physiotherapie sowie die Angebote des Bereichs Bildung.

Im Zusammenhang mit der nun beginnenden ca. 2 Jahre dauernden Bautätigkeit, stellt sich die Frage, ob die Gelegenheit der vorhandenen baulichen Aktivitäten vor Ort auch von der Gemeinde Köniz genutzt werden könne, um allenfalls die Verlängerung der heutigen Buslinie Nr. 17, welche heute mit den Niederflurbussen bis Köniz Weiermatt fährt, bis zum Pflegeheim Tilia zu verlängern. Für körperlich beeinträchtigte Menschen ist der Einsatz von Niederflurbussen für den Transport ebenfalls ideal.

Die Buslinie Nr. 17 verkehrt tagsüber im 7-, 8-, bzw. 10 Minuten-Takt zwischen Bern Bahnhof und Köniz Weiermatt.

Um ins Tilia Pflegeheim zu gelangen, nutzen die mit öV-Reisenden i.d.R. die Buslinie Nr. 29 ab Köniz Weiermatt Richtung Niederwangen. Die Intervalle der Buslinie Nr. 29 ab Weiermatt sind zwar auf jene der Buslinie Nr. 17 abgestimmt. Je nach Verkehrsaufkommen in Bern bzw. auf der Könizstrasse ist die fahrplanmässige Umsteigeverbindung auf die Buslinie Nr. 29, nicht gewährleistet.

Alternativ zur Verlängerung der Linie 17 ist zu prüfen, ob die Linie 29 eine Zusatzschleife zum Tilia bedienen könnte.

Den Postulanten ist es ein grosses Anliegen, dass die Schulwegsicherheit bei der Prüfung entsprechend seriös geprüft wird.

Eingereicht

28. April 2014

Unterschrieben von 22 Parlamentsmitgliedern

Heidi Eberhard, Erika Kobel, Bernhard Bichsel, Hanspeter Kohler, Hermann Gysel, Verena Koshy, Beat Haari, Elisabeth Rügsegger, Christof Nydegger, Heinz Nacht, Hans Moser, Fritz Hänni, Adrian Burkhalter, Iris Widmer, Elena Ackermann, Jan Remund, Christian Roth, Vanda Descombes, Martin Graber, Hugo Staub, Hans-Ulrich Pestalozzi, Bernhard Zaugg

Antwort des Gemeinderates

Rückblick

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des „Neuen Buskonzeptes Köniz“ Ende der neunziger Jahre, wurde eine optimierte Erschliessung des Buchseequartiers mit dem öffentlichen Verkehr in Erwägung gezogen. Im Konzept wurde die heutige Linie 17 als zweite Achse des Feinverteilers im Raum Köniz/Liebefeld lanciert. Eine Option war, die Endwendeschlaufe bei der Kreuzung Mösli-/Tulpenweg anzuordnen. In der öffentlichen Mitwirkung wurde diese Variante stark kritisiert. Dies insbesondere wegen der befürchteten Lärm- und Luftimmissionen, welche das Quartier zusätzlich belasten würde. In der Folge wurde die damals noch nicht existierende Linie 17 nach Bern HB im Jahr 2001 eingeführt, die Wendeschlaufe jedoch am heutigen Standort in der Weiermatt realisiert. Alternativ dazu kam eine Schlaufenvariante ins Gespräch, welche das Buchseequartier mit der Linie 29 über den Buchsee-, Tulpen- und Mösliweg erschliessen sollte. Auch diese Variante wurde nie umgesetzt.

Kompetenzen im öffentlichen Verkehr

Netzanpassungen im öffentlichen Verkehr werden vom Kanton als Besteller vorgenommen. Der Grosse Rat legt alle vier Jahre im Angebotsbeschluss das Grundangebot im öffentlichen Verkehr fest, der Regierungsrat bestellt in der Folge die beschlossenen Angebote bei den Transportunternehmungen. Die Gemeinden können bei den Regionalkonferenzen, welche die Grundlagen für das kantonale Angebotskonzept erarbeiten, Anträge für neue Linien oder Netzergänzungen stellen.

Die bessere Erschliessung des Buchseequartiers soll geprüft werden

Der Gemeinderat ist bereit, die Fragen rund um die im Postulat aufgeworfenen Fragen anzugehen. Die in der Begründung genannten Verspätungen auf der Linie 17 sind sicher berechtigt, Übergeordnet stellt sich jedoch die Frage ob das Buchseequartier, mit den entsprechenden Institutionen, adäquat an das Netz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen ist.

Dieses Thema soll mit der Erarbeitung eines Angebotskonzeptes angegangen werden. Darin wird die heutige Erschliessungssituation mit dem öffentlichen Verkehr auf Basis der bestehenden Haltestellen und den entsprechenden Frequenzen analysiert. Danach werden Optimierungsvarianten aufgezeigt. Dabei soll insbesondere ersichtlich sein, mit welchen Linien und in welchem Ausmass zusätzliche Fahrgäste im Buchseequartier generiert werden können. Im Angebotskonzept werden zudem Kostenschätzungen zu folgenden Elementen vorgenommen:

- Zusätzlich entstehender Bedarf an Fahrzeugen (zu Lasten des Kantons)
- Zusätzliche ÖV Punkte (zu Lasten der Gemeinde in der laufenden Rechnung)
- Neu zu erstellende Infrastruktur wie Haltestellen, ev. Anpassungen von Strassenabschnitten (zu Lasten der Gemeinde in der Investitionsrechnung)

Das Angebotskonzept wird mit externer Unterstützung erarbeitet, es entstehen Kosten in der Grössenordnung von CHF 10'000.-- - 15'000.--.

Das erarbeitete Angebotskonzept wird danach mit der betroffenen Bevölkerung im Buchseequartier sowie den Institutionen im Perimeter diskutiert. Die Resultate aus dem Angebotskonzept sowie der Diskussion aus der Bevölkerung werden in der Folge dem Gemeinderat unterbreitet. Er wird auf dieser Basis entscheiden, mit welchen Inhalten und ev. Anträgen das Geschäft dem Parlament für die Abschreibung des vorliegenden Vorstosses vorgelegt wird.

Eine grosse Hürde für die erforderliche Zustimmung beim Kanton, dürften die voraussichtlichen Mehrkosten für zusätzlich benötigte Fahrzeuge zur Abdeckung von neuen Streckenabschnitten darstellen.

Fazit

Wie aus den einzelnen Schritten ersichtlich wird, stehen für die Abklärungen betr. optimierter Erschliessung des Buchseequartiers mit dem öffentlichen Verkehr einige Prozesse an. Dabei sei noch einmal erwähnt, dass mögliche Anträge aus Köniz erst in der Regionalkonferenz Bern Mittelland und anschliessend in der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion auf Zustimmung stossen müssen. Erst dann wird der Grosse Rat mit dem Angebotsbeschluss abschliessend über eine Angebotsweiterung entscheiden.

Antrag Gemeinderat

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Postulat wird erheblich erklärt.

Köniz, 27. August 2014

Der Gemeinderat

ÖV-Erschliessung Mösli-/Buchsee-Quartier in Köniz Potentialstudie

Bericht



Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Begleitgruppe

Reusser Laurent, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr
Kirsch Bernhard, Kanton Bern, AÖV
Gehrig, Nadine, Köniz,
Kranz Adrian, Bernmobil

Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Günter Weber

Dok-Name

BER_ErschliessungMösli_3bag_160822

Datum

22. August 2016

Inhalt

1	Ausgangslage und Auftrag	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Auftrag	1
1.3	Rahmenbedingungen.....	1
2	Grundlagendaten	2
2.1	Hektarraster-Daten	2
2.2	Grundlagedaten Gemeinde Köniz	2
3	Angebotskonzept 2019	3
3.1	Beschrieb Angebot	3
3.2	Einzugsbereich Bushaltestellen im Mösli-/Buchsee-Quartier	5
3.3	ÖV-Güteklassen	7
3.3.1	ÖV-Güteklasse im Bereich Mösli/Buchsee	7
4	Befahrbarkeit Strassen und mögliche Wendepunkte	9
4.1	Befahrbarkeit Strassen und Wege mit ÖV im Linienbetrieb	9
4.2	Wendemöglichkeiten.....	10
4.2.1	Wendepunkt Landorf.....	10
4.2.2	Mösliweg.....	11
4.2.3	Tilia	12
4.2.4	Mösli-/Tulpenweg	13
4.2.5	Wendeschleife Lilienweg.....	14
4.3	Interpretation der Ergebnisse	15
5	Erschliessungsvarianten	17
5.1	Variante 0 Status Quo	17
5.2	Variante 1 Stichfahrt Linie 29a ins Mösli	17
5.3	Variante 2 Stichfahrt Linie 29a ins Mösli (nur in NVZ).....	18
5.4	Variante 3 Verlängerung Linie 17 bis Landorf	19
5.5	Variante 4 Verlängerung Linie 17 ins Mösli	21
5.6	Variante 5 Verlängerung Linie 17 ins Mösli mit Schleife via Lilienweg	22
6	Haltestelle für die Linie 17 auf Höhe Köniz Bahnhof	244
6.1	Lage und Realisierbarkeit	24
6.2	Auswirkungen auf die Linie 17.....	25
6.3	Auswirkungen auf die Linie 10.....	25
7	Interpretation und Folgerungen	26
7.1	Interpretation	26
7.2	Folgerungen und Empfehlungen.....	28

Abkürzungen

AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
FP	Fahrplan
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KP	Kurspaar
NVZ	Nebenverkehrszeit

Anhang

- A** Angebotskonzept 2019 (Referenzzustand)
- B** Mösliweg, Befahrbarkeit (Beschrieb, Foto)
- C** Tulpenweg, Befahrbarkeit (Beschrieb, Foto)
- D** Lilienweg, Befahrbarkeit (Beschrieb, Foto)
- E** Buchsee, Befahrbarkeit (Beschrieb, Foto)
- F** Wendeplätze (Fotos)
- G** Haltestelle "Köniz Bahnhof West"

Management Summary

Am 28. April 2014 reichte die FDP eine Motion mit der Forderung "Verlängerung Buslinie 17" ein. Im Vorstoss wird eine Verlängerung bis ins Pflegezentrum Tilia, welches zurzeit umfassend saniert und umgebaut wird, gefordert. Alternativ ist zu prüfen, ob die Buslinie 29 eine Zusatzschleife fahren könnte. Das Parlament hat den Vorstoss am 10. November 2014 in Form eines Postulates erheblich erklärt.

In der vorliegenden Potentialstudie wurden 5 Varianten untersucht, die die Erschliessungssituation im Mösli/Buchsee-Quartier verbessern mittels einer Verlängerung der Linie 17 oder durch eine Führung der Linie 29a mittels Stichfahrt in das Quartier. Dazu gehören die möglichen Linienführungen, die Standorte von Wendepunkten, die Erschliessungsgüte und das abholbare Potential.

Die konzeptionellen Grundsätze und die Ergebnisse aus dem Angebotskonzept Ried mit den Linien 29a und 29b sind in die Studie eingeflossen. Für das Mösli/Buchsee-Quartier gilt zu beachten, dass der neue Richtplan im Landorf/Mösli kein zusätzliches Siedlungserweiterungsgebiet mehr vorsieht.

In Kurzform lauten die wichtigsten Folgerungen aus der Potentialstudie wie folgt:

- Eine wirkliche Verbesserung bei der örtlichen Erschliessung in den nachfragestarken HVZ bringen nur Varianten, welche im Mösliweg in das Quartier hineinfahren und auf Höhe Tulpenweg wenden. Im Vordergrund steht die Variante mit einer ins Quartier verlängerten Linie 17 (Variante 4) mit einem dichten Taktintervall, welche auch gut die Bedürfnisse der von weiter herkommenden Beschäftigten abdeckt.
- Nicht weiter zu verfolgen ist ein Ansatz mit Verlängerung der Linie 17 ins Landorf, da sie die örtliche Erschliessung des Bereiches Tilia nicht verbessert. Verworfen wird auch eine Führung der Linie 17 via Lilienweg. Die verkehrsberuhigte Quartierstrasse ist für einen Linienbetrieb mit Gelenkbussen mit dichtem Taktintervall ungeeignet.
- Stichfahrten ins Quartier mit der Linie 29a benötigen mindestens während der HVZ ein zusätzliches Fahrzeug und sie verlängern die Reisezeiten der Transitpassagiere, welche bereits im Ried einen Umweg fahren müssen.

Daraus abgeleitet ergeben sich die Empfehlungen:

- Bezogen auf die örtliche Erschliessung ist der zusätzliche Nutzen der untersuchten Varianten klein, die jährlich wiederkehrenden Kosten hoch. Aus fachlicher Sicht wird keine der Varianten zur Umsetzung empfohlen.
- Aus politischer Sicht können andere Gewichte gesetzt werden, dann steht die Variante 4 mit verlängerter Linie 17 im Vordergrund mit einem Wendepunkt beim Knoten Mösli-/Tulpenweg.
- Geht es primär darum, den Bewohnern oder Besuchern der Tilia gelegentlich eine Verbindung ins Zentrum von Köniz anzubieten, müssten auch Ansätze mit einem von der Tilia selbst betriebenen Kleinbus ins Auge gefasst werden. Dieser wäre nicht öffentlich zugänglich.
- Die Realisierung einer neuen Haltestelle in der Sägestrasse für die Linie 17 auf Höhe des Bahnhofs Köniz wird befürwortet, da Arbeitsplatzkonzentrationen entlang der Linie 17 aus dem Korridor Schwarzenburg schneller erreicht werden.

1 Ausgangslage und Auftrag

1.1 Ausgangslage

Die Buslinie 17 wurde in den 90er-Jahren eingeführt. Sie führt vom Bahnhof Bern via Loryplatz nach Köniz Weiermatt. Bereits zu diesem Zeitpunkt wurde im Rahmen des „Neuen Buskonzepts Köniz“ eine Option geprüft, die Endhaltestelle dieser Linie bei der Kreuzung Mösli-/Tulpenweg im Buchsee-Quartier anzuordnen. In der öffentlichen Mitwirkung wurde diese Variante wegen der befürchteten Lärm- und Luftschadstoffbelastung jedoch stark kritisiert. Deshalb wenden die Fahrzeuge der Linie 17 heute in der Weiermatt. In den Spitzenstunden fährt der Bus im 7.5-Minuten-Takt, in den Nebenverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt.

Eine Kurzanalyse von BERNMOBIL im Jahr 2010 hat ergeben, dass eine Verlängerung der Linie 17 in den Bereich Landorf/Mösli den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges bedingen würde (MO-FR in den HVZ, SO und im Abendbetrieb). Die jährlichen Mehrkosten wurden damals auf ca. CHF 300'000.- geschätzt.

Am 28. April 2014 reichte die FDP eine Motion mit der Forderung "Verlängerung Buslinie 17" ein. Im Vorstoss wird eine Verlängerung bis ins Pflegezentrum Tilia, welches zurzeit umfassend saniert und umgebaut wird, gefordert. Alternativ ist zu prüfen, ob die Buslinie 29 eine Zusatzschleife fahren könnte. Das Parlament hat den Vorstoss am 10. November 2014 in Form eines Postulates erheblich erklärt.

1.2 Auftrag

Es sind Varianten aufzuzeigen, die die Erschliessungssituation im Mösli/Buchsee-Quartier verbessern mittels einer Verlängerung der Linie 17 oder durch eine Führung der Linie 29a in das Quartier. Dazu gehören die möglichen Linienführungen, die Standorte von Wendepunkten, die Erschliessungsgüte und das abholbare Potential.

1.3 Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen:

- Um die Umsteigeverhältnisse zwischen S-Bahn und Linie 17 zu verbessern, ist es denkbar, dass irgendwann direkt auf der Höhe des Bahnhofs Köniz in der Sägestrasse eine zusätzliche Haltestelle mit einer direkten Fuss- und Radwegerschliessung zum Bahnhof erstellt wird. Dies ist bei den Fahrzeugumläufen zu beachten (siehe Prüfauftrag 12 im regionalen Angebotskonzept 2018-21).
- Das Angebotskonzept Ried mit den Linien 29a und 29b wird in der kommenden Angebotsperiode beantragt und soll ab Dezember 2018 (Angebot 2019) eingeführt werden. Die Grundsätze aus diesem Konzept gelten weiterhin.
- Es gilt zu beachten, dass der neue Richtplan im Landorf/Mösli kein zusätzliches Siedlungserweiterungsgebiet mehr vorsieht.

2 Grundlegendaten

2.1 Hektarraster-Daten



Abb. 1: Hektarraster Einwohner (Quelle: GEO-Informationssystem KT BE)
Einwohner
Arbeitsplätze

- Die grössten Einwohnerdichten befinden sich entlang des Mösliweges und in der Weiermatt.
- Auch entlang des Narzissen- und teilweises des Buchseeweges finden sich höhere Einwohnerdichten.
- Im Gebiet Weiermatt gibt es insgesamt wenig Arbeitsplätze (ohne die Geschäftsliegenschaften an der Landorfstrasse auf Höhe Haltestelle Weiermatt).
- Im Mösli/Buchsee-Quartier gibt es deutlich mehr Beschäftigte, lokal erhöhte Konzentrationen gibt es am Tulpenweg bei der Tilia (Stiftung für Langzeitpflege) sowie am Lilienweg bei der logisplus (Alters- und Pflegeheim) und dem Primarschulhaus Buchsee inklusive Kindergarten.

Die Quartiere Mösli/Buchsee und Weiermatt¹ sowie das Landorf haben folgende Gesamtpotentiale:

Quartier	Einwohner	Beschäftigte
Mösli/Buchsee	~1550	~550
Weiermatt	~900	~50
Landorf	~10	~100

2.2 Grundlagedaten Gemeinde Köniz

Von der Gemeinde Köniz liegen aktuelle strassenscharfe Angaben zu der Einwohnerverteilung in den Quartieren Mösli/Buchsee, Weiermatt und Gartenstadt vor. Sie werden benötigt, um das Potential in den Einzugsbereichen der Haltestellen bestimmen und die Auswirkungen bei Veränderungen der ÖV-Güte aufzeigen zu können

¹ Liegenschaften an der Dorfbach- und Landorfstr. (nur südlich) ab Kreisel, dem Schulhausgässli, dem Weierbühl- und Weiermattweg

3 Angebotskonzept 2019

3.1 Beschrieb Angebot

Im Rahmen des Auftrages zum Angebotskonzept Ried wurden Variantenstudien durchgeführt. Die Bestvariante gemäss Schlussbericht (Herbst 2015, Infras) dient als Referenzzustand. Das neue Angebotskonzept soll auf das Fahrplanjahr 2019 eingeführt werden.

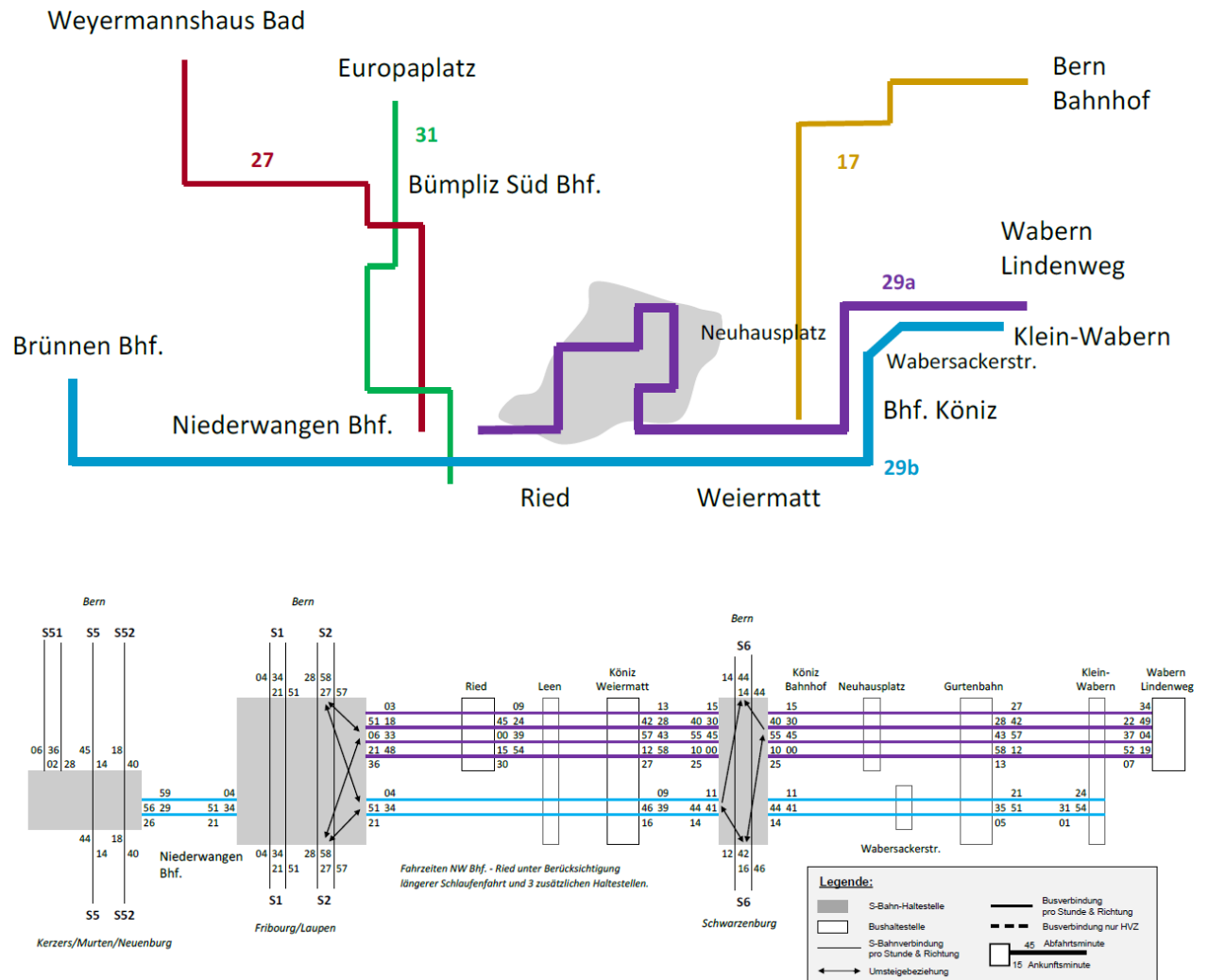


Abb. 2: Angebotskonzept 2019 (Quelle: Infras; Eine vergrößerte Abbildung findet sich in Anhang A)

Montag bis Freitag

- Zwischen 06 und 20 Uhr verkehren neu die zwei getrennten Linien 29a und 29b.
- Linie 29a:
 - Verkehrt im 15'-Takt ab Bahnhof Niederwangen via Ried und nach Köniz Bahnhof und weiter via Neuhausplatz bis zur Endhaltestelle "Lindenweg" in Wabern.
 - Bedient die heutige Haltestelle "Niederwangen Bahnhof" mit Anschlüssen an die Züge der S2 von/nach Bern und Wangental/Fribourg.
 - Am Bahnhof Köniz gibt es Anschlüsse in beiden Richtungen zwischen dem Buskorridor Wabern und Bahnkorridor Schwarzenburg (S6) sowie aus dem Korridor Wabern nach Bern (S6).
 - Der Umlauf ist in den HVZ angespannt. Die Wendezeit in "Wabern Lindenweg" beträgt in der HVZ nur 3'. Die Fahrlagen können nicht verschoben werden, da bei den Bahnhöfen Köniz und Niederwangen Anschlüsse von/zur S-Bahn zu gewährleistenden sind.
 - In der HVZ können nach wie vor zusätzlich gezielte Verstärkungskurse für Schüler verkehren.
 - Es sind 5 Fahrzeuge eingesetzt.
- Linie 29b:
 - Verkehrt im 30'-Takt ab Bahnhof Brünnen als neue tangentielle Verbindung via Niederwangen direkt nach Bahnhof Köniz und weiter via Bündenacker-/Wabersackerstrasse und Steinhölzli Märli nach Kleinwabern (→ Haltestellen Neuhausplatz, Thomasweg, Sportweg und Hessesstrasse nicht bedient).
 - Bedient "Niederwangen Bahnhof" auf der Riedmoosbrücke mit Anschlüssen aus dem Korridor Köniz an die Züge der S2 von/nach Bern und Wangental/Laupen (Linie 29b verkehrt in Niederwangen zeitgleich wie die Linie 29a).
 - Beim Bahnhof Köniz gibt es Anschlüsse in beiden Richtungen zwischen dem Buskorridor Niederwangen und dem Bahnkorridor Schwarzenburg (S6) sowie aus dem Korridor Niederwangen nach Bern (S6).
 - Der Umlauf ist in der HVZ angespannt. Die Wendezeit in "Brünnen Bahnhof" beträgt nur 3'. Die Fahrlagen nicht verschoben werden, da bei den Bahnhöfen Köniz und Niederwangen Anschlüsse von/zur S-Bahn zu gewährleistenden sind.
 - Es sind 2 Fahrzeuge eingesetzt.
- Die heutigen HVZ-Kurse zwischen Niederwangen und Gurtenbahn verkehren nicht mehr.

Samstag

- Linie 29a:
 - Verkehrt zwischen 7 und 20 Uhr im 15'-Takt mit gleicher Linienführung wie MO-FR.
 - Die Wendezeit in "Wabern Lindenweg" liegt bei 6 Minuten.
 - Es sind 5 Fahrzeuge eingesetzt.
- Linie 29b:
 - Es ist noch offen, ob es ein Angebot gibt. Der Betrieb ist abhängig von der Finanzierung.

Abend- und Sonntagsangebot

- Linie 29a:
 - Verkehrt nach 20 Uhr und an Sonntagen im 30'-Takt zwischen dem Bahnhof Köniz und Steinhölzli beschleunigt in der Linienführung wie Linie 29b.
 - Es sind 2 Fahrzeuge eingesetzt
 - Der Betrieb ist sehr effizient bei minimalster Wendezeit in "Wabern Lindenweg" zwischen 0-1'.
- Linie 29b:
 - Kein Angebot.

Angebot im Bereich Mösli-/Buchsee-Quartier

Auf der Landorfstrasse im Bereich Mösli verkehren auf der Linie 29 von MO-FR insgesamt sechs Kurse pro Stunde (4 KP/h Linie 29a, 2 KP Linie 29b). Der zeitliche Versatz der Linien 29a und 29b ist dort gering, für die Nachfrage von und in Richtung Niederwangen entsteht durch das Liniensplitting abgesehen von einer kürzeren Fahrzeit auf der Linie 29b kein weiterer Zusatznutzen.

Für die Nachfrage nach dem Zentrum Köniz ergibt sich ein ~5/10'-Hinketakt und unterschiedliche Anschlüsse von und zur S6.

An Samstagen gibt es den durchgehenden 15'-Takt mit dem Zentrum von Köniz, an Sonntagen und am Abend den 30'-Takt.

Die halbstündlichen S-Bahnanschlüsse an die S2 in Niederwangen von/nach Bern und Wangental/Laupen werden an allen Tagen über die ganze Betriebszeit sichergestellt. Diejenigen an die S6 von/nach Schwarzenburg nur in der Periode MO-FR.

3.2 Einzugsbereich Bushaltestellen im Mösli-/Buchsee-Quartier

Die Angaben zu den Einzugsgebieten der Bushaltestellen sind der ÖV-Karte auf dem Geoportal des Kantons Bern entnommen. Gemäss der Kantonalen Angebotsverordnung (AGV) liegt der Einzugsbereich einer Bushaltestelle innerhalb einer Fussdistanz von 400m. Dabei werden berücksichtigt:

- Fusswegnetz
- Topographie
- Höhendifferenzen

In den Abbildungen in diesem Bericht sind die Einzugsbereiche vereinfacht als Kreise dargestellt, wobei die Grenzen im Bereich Mösli/Buchsee-Quartier mit den Angaben im Geoportal korrespondieren.

Die Einzugsbereiche der Bushaltestellen "Landorf", "Mösliweg" und "Weiermatt" überlappen sich um bis zu 300m.

Der Haltestelleneinzugsbereich "Mösliweg" reicht bis auf Höhe des Tulpenwegs. Die Haltestelle kann aus dem Quartier auf direktem Weg erreicht werden, es sind nur minimale Höhendifferenzen zu überwinden. Der Einzugsbereich der "Weiermatt" reicht nicht so weit, da in Richtung Tulpenweg 30-40m Höhenmeter zu überwinden sind.

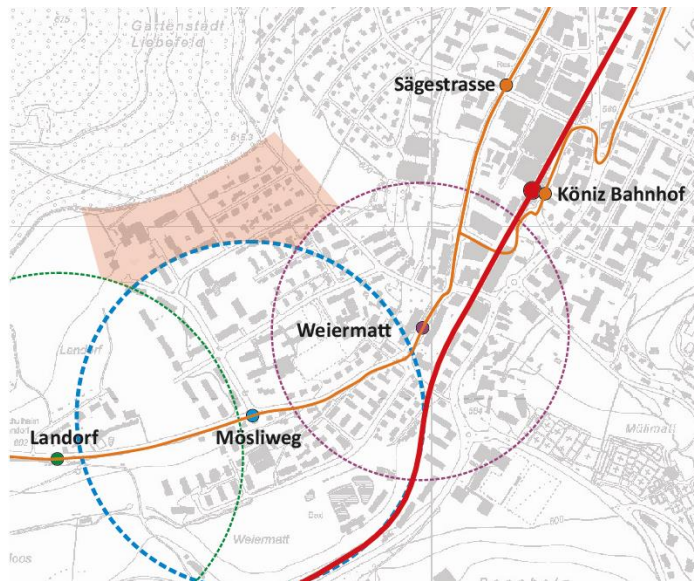


Abb. 3: Einzugsbereich Bushaltestellen im Bereich Mösli/Buchsee (Fussmarsch 400m, nicht erschlossenes Gebiet rot eingefärbt)

Nicht im Einzugsbereich von Bushaltestelle der Linien 29 und 17 liegen im Mösli/Buchsee-Quartier die Liegenschaften nördlich des Tulpenweges (Tilia und Waldrainstrasse) sowie die beiden obersten Liegenschaften am Mösliweg.

Bezogen auf die Haltestelle "Mösliweg" sind ca. 200 Einwohner und 250 Beschäftigte (vornehmlich Tilia) nicht mit dem ÖV erschlossen.

Bei der "Weiermatt" betrifft es etwa 125 Einwohner² und sehr wenige Beschäftigte.

Im Einzugsbereich einer Bushaltestelle mit 400m Fussdistanz liegen:

Haltestelle	Mösli/Buchsee			Weiermatt			Landorf		
	E	A	n. erschl.	E	A	n. erschl.	E	A	n. erschl.
"Weiermatt"	~400	~165	~125E/5A	~600	~35	~300E/20A	---	---	---
"Mösli"	~825	~100	~200E/250 A	~35	---	---	---	---	---
"Landorf"	---	---	---	---	---	---	~10	~110	---

Die Haltestelle "Landorf" entfaltet bezüglich dem Mösli/Buchssee-Quartier keine Wirkung, da von hier aus immer die näherliegende Haltestelle "Mösliweg" aufgesucht wird.

Das Quartier Weiermatt orientiert sich fast vollständig zur "Weiermatt". Es gibt keine direkten Fusswegverbindungen zur Haltestelle "Mösliweg" und es sind dorthin 25-30 Höhendifferenz zu überwinden. Zudem liegt die Haltekante in Richtung Niederwangen nochmals rund 100m weiter entfernt. Nur für wenige Liegenschaften unmittelbar südlich an die Landorfstrasse angrenzend liegt die Haltestelle "Mösliweg" günstig.

²

Annahme: Bewohner an der Waldrainstrasse und im östliche Teil des Tulpenweges orientieren sich trotz Höhendifferenz zur "Weiermatt" mit dem dichten ÖV-Angebot

3.3 ÖV-Güteklassen

Die Einteilung der Güteklassen beruht auf der Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und den Inhalten der Kantonalen Richtplanung im Kanton Bern³.

Die Haltestellen werden nach Art des Verkehrsmittels und in Abhängigkeit der Bedienungsqualität (Kursintervall) in Haltestellenkategorien eingeteilt.

Ausgehend von den Haltestellenkategorien wird das Gebiet um die Haltestelle in ÖV-Güteklassen eingeteilt. Mit zunehmender Distanz zur Haltestelle nimmt die ÖV-Güte ab. Die Distanz spiegelt die sogenannte Ansprechbarkeit einer Haltestelle. Die Einteilung erfolgt nach 4 Distanzbereichen (Luftliniendistanz):

<300m 300 – 500m 501 – 750m 751 – 1000m

Die Einteilung der ÖV-Güte erfolgt in sieben Stufen:

<u>Güteklasse</u>	<u>Beschrieb Erschliessungswirkung</u>	<u>Farb-Code</u>
A	sehr gut	dunkelviolet/rot
B	gut bis sehr gut	hellviolet/rot
C	gut	hellbraun
D	durchschnittlich	orange
E/F	Basiserschliessung	gelb/hellgelb
Keine	marginale oder keine	

3.3.1 ÖV-Güteklasse im Bereich Mösli/Buchsee

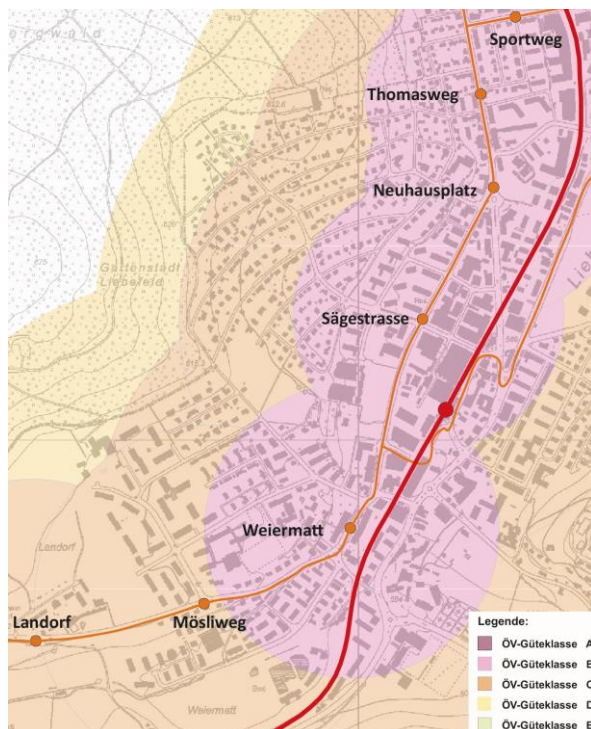


Abb. 4: ÖV-Güte im Mösli/Buchsee-Quartier

³ Resultate sind auf dem Geoportal des Kantons Bern abrufbar

Das Gros des Mösli/Buchsee-Quartiers liegt in den ÖV-Güteklasse C, ein Teil im östlichen Bereich nahe der

Landorfstrasse profitiert vom dichteren Takt der Linie 17 an der Haltestelle "Weiermatt" mit der höheren Güte B.

Die Einzugsbereiche der nur von den beiden Linien 29a und 29b angefahrenen Haltestellen weisen die Güteklasse C (bis 500m) und D (bis 750m) auf.

Die Haltestellen der Linie 17 haben die Klassen B (bis 300m), C (bis 500m) und D (bis 750m).

Quartier	Mösli-/Buchsee		Weiermatt	
	Einwohner	Beschäftigte	Einwohner	Beschäftigte
B	~400	~175	~550	~25
C	~1100	~300	~325	~15
D	~50	~45	---	---

4 Befahrbarkeit Strassen und mögliche Wendepunkte

4.1 Befahrbarkeit Strassen und Wege mit ÖV im Linienbetrieb

Untersucht wurden Strassenabschnitte, welche gemäss einer pragmatischen Einschätzung im Zusammenhang mit einer verbesserten ÖV-Erschliessung des Mösli/Buchsee-Quartiers oder zum Erreichen von Wendepunkten durch Busse im Linienbetrieb befahren werden könnten.



Abb. 5: Untersuchte Strassen im Quartier Mösli-/Buchsee und deren Befahrbarkeit

Durch Busse im öffentlichen Linienverkehr befahrbar sind (Detailbeschriebe mit Fotos finden sich in den Anhängen B bis E):

Befahrbarkeit	Strasse/Weg	Bemerkungen	Beschrieb/Anhang
gut	Buchseeweg	Abschnitt Landorfstrasse – Lilienweg	E
	Lilienweg	Idealerweise nur in Ost-West-Richtung	D
	Mösliweg	Abschnitt Landorfstrasse – Tulpenweg	B
	Tulpenweg	ca. letzte 100m vor Einmündung in Mösliweg	C
eingeschränkt	Buchseeweg	Abschnitt Lilienweg – Tulpenweg (für GAB sind Massnahmen erforderlich)	E
nicht	Mösliweg	Abschnitt Tulpenweg bis Ende Sackgasse (Oberer Mösliweg)	B
	Tulpenweg	Abschnitt Buchseeweg bis 100m vor Tulpenweg	C
	Tulpenweg	Zufahrt Tilia	C

4.2 Wendemöglichkeiten

Untersucht wurden Wendepunkte und Wendeschleifen für die Linien 17 und 29, welche nach erfolgter Begehung gemäss einer pragmatischen Einschätzung bei einer verbesserten ÖV-Erschliessung des Mösli/Buchsee-Quartiers in Frage kommen könnten.

Fotos zu den Wendepunkten und der Wendeschleife finden sich in Anhang G.



Abb. 6: Untersuchte Wendepunkte und Wendeschleifen im Quartier Mösli/Buchsee

4.2.1 Wendepunkt Landorf



Abb. 7: Betrieblicher Wendepunkt Landorf

- Als rein betrieblicher Wendeplatz nur für eine verlängerte Linie 17 in der Wiese vor dem Gut Landorf auf Niveau der Landorfstrasse realisierbar,
- Die bestehende Haltestelle Landorf der Linie 29 wird durch die Linie 17 nicht bedient.
- Beim Wendeplatz liesse sich zwar eine gerade Haltekante von 18m Länge anordnen, die damit verbundenen Kosten (Bau, ÖV-Punkte) stehen in einem Missverhältnis zur tiefen ÖV-Nachfrage im Bereich Landorf.
- Eine Verlegung der Haltestelle der Linie 29 in den Bereich des Wendeplatzes ist unmöglich, da das Gelände neben der Landorfstrasse steil abfällt und eine Haltekante teure Kunstbauten bedingt. Auch die Lage bezüglich einer Erschliessung des Gutes Landorf ist dort unlogisch.
- Alternativ wäre ein Wendeplatz gerade im Anschluss an die Überbauung Mösli denkbar. Der Niveauunterschied vom Landwirtschaftsland zur Landorfstrasse beträgt jedoch ca. 2.0 m. Für den Bus müsste eine Rampe gebaut werden und der Wendeplatz käme ins freie Feld zu liegen.
- Denkbar wäre auch noch ein Wendeplatz westlich des Gutes Landorf. Nachteilig ist, dass das Gelände nicht eben ist und Anpassungen erfordert. Eine Bedienung der bestehenden Haltestelle "Landorf" wäre möglich. Abgesehen davon, dass die Leerfahrten der Linie 17 kurz zu halten sind, stehen auch hier Kosten und Nachfrage in einem Missverhältnis.

Ein Wendeplatz Landorf für die Linie 17 kann ohne grösseren Anpassungen auf ebenem Terrain beim Gut Landorf realisiert werden mit Baukosten inkl. Landerwerb von ca. CHF 200'000.

→ **Weiter verfolgen.**

4.2.2 Mösliweg

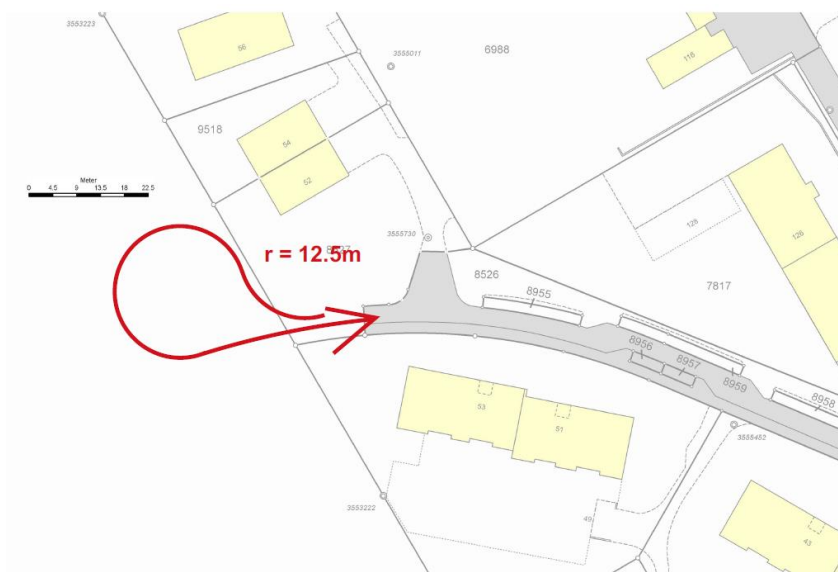


Abb. 8: Betrieblicher Wendeplatz am Ende des Mösliweges

- Ein betrieblicher Wendepunkt für eine verlängerte Linie 17 oder eine Stichfahrt durch die Linie 29a (ohne Haltestelle).
- Von der Geometrie her in Wiese im unebenen Landwirtschaftsgebiet zwar realisierbar, voraussichtlich braucht es eine Hangentwässerung und kleinere Stützmauern.
- Die Zu- und Wegfahrt via oberer Mösliweg ist nicht ÖV-tauglich (vgl. Kap. 4.1).

Die Zufahrt zu einem betrieblichen Wendepunkt am Ende des Mösliweges ist für Busse in der heutigen Form nicht befahrbar und würde grössere Anpassungen erfordern.

Ausserhalb der Bauzone ist das Gelände uneben, ein Wendepunkt bedingt eine Hangentwässerung und Stützmauern.

Die Baukosten für Wendepunkt und Strassenanpassungen bewegen sich in der Grössenordnung von CHF 400'000 – 500'000).

→ Nicht weiter verfolgen.

4.2.3 Tilia

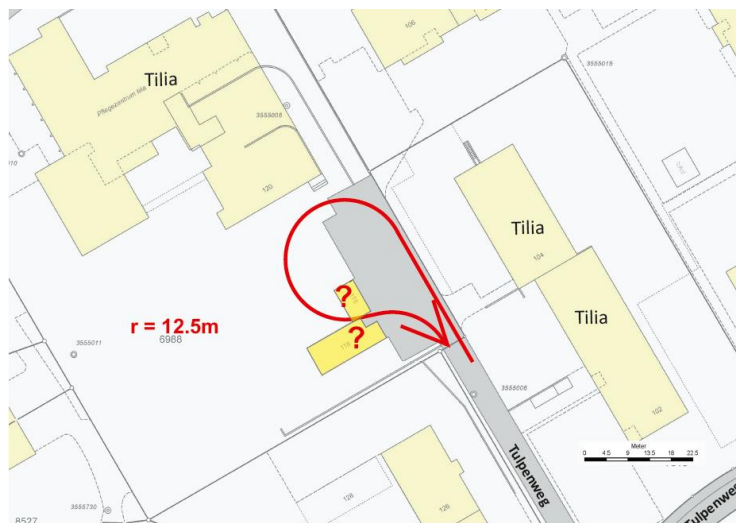


Abb. 9: Wendepunkt Ende Stich Tulpenweg auf dem Tilia-Gelände

- Ein Wendepunkt für eine verlängerte Linie 17 oder eine Stichfahrt durch die Linie 29a.
- Von der Geometrie nur realisierbar, wenn Parkfelder bei der Tilia reduziert werden und voraussichtlich Gebäude abgerissen werden.
- Eine Haltestelle mit gerader Haltekante ist möglich, für die Linie 17 ist es die Endhaltestelle mit entsprechenden Standzeiten.
- Die Lage der Haltestelle ist für die Tilia attraktiv, weniger für die andere ÖV-Nachfrage aus dem Quartier.
- Die Zu- und Wegfahrt via Tulpenweg ist nicht ÖV-tauglich (vgl. auch Kap. 4.1).

Ein Wenden auf dem Grundstück der Tilia erfordert grössere Anpassungen und die Eigentümerin müsste einverstanden sein. Auch die längere schmale Zufahrt ist problematisch und müsste verbreitert werden.

Es ist mit erheblichen Bau- und Anpassungskosten zu rechnen.

→ **Nicht weiter verfolgen.**

4.2.4 Mösli-/Tulpenweg

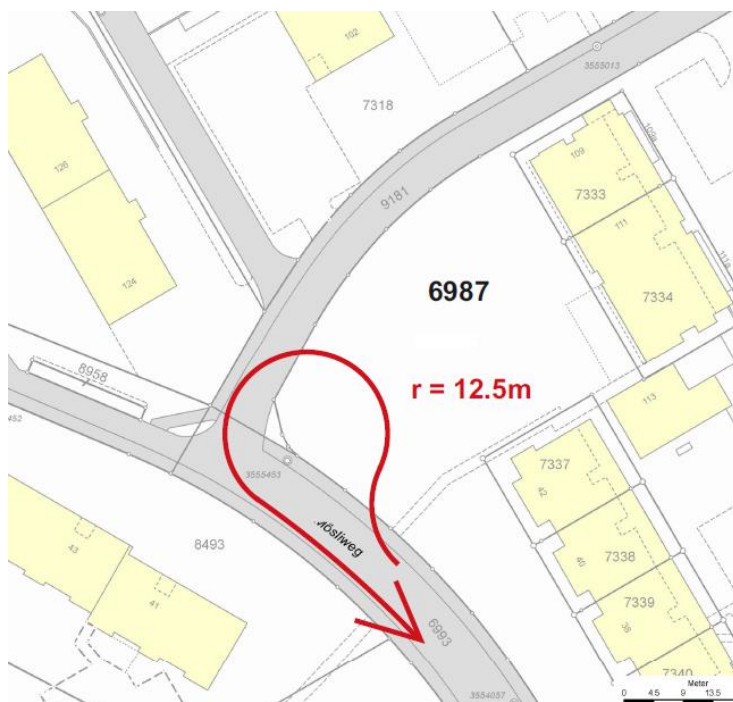


Abb. 10: Wendeplatz Mösli-/Tulpenweg

- Ein Wendeplatz für die verlängerte Linie 17 oder die Stichfahrt der Linie 29a, ist auf der Parzelle 6987 (Grünfläche) realisierbar, die Zufahrt erfolgt via Möslweg, die Ausfahrt in Tulpenweg.
- Die bebaubare Parzelle ist im Besitz mehrerer Eigentümer, darunter auch institutionelle Anleger. Vor diesem Hintergrund ist es fraglich, ob ein Teil der Parzelle für einen Wendeplatz genutzt werden kann.
- Eine +/- gerade Haltekante lässt sich nach dem Wenden im Möslweg in der Innenkurve mit grossem Radius anordnen (alternativ denkbar auch vor der Einfahrt in den Wendeplatz unter Aufhebung von 3-4 Parkplätzen).

Ein Wendeplatz im Knotenbereich Tulpen-/Möslweg lässt sich im westlichen Randbereich auf der Bauparzelle GBNr. 6987 ohne grössere Anpassungen realisieren.

Die Bau- und Anpassungskosten inklusive Landerwerb werden mit CHF 300'000 veranschlagt.

→ **Weiter verfolgen.**

4.2.5 Wendeschlaufe Lilienweg

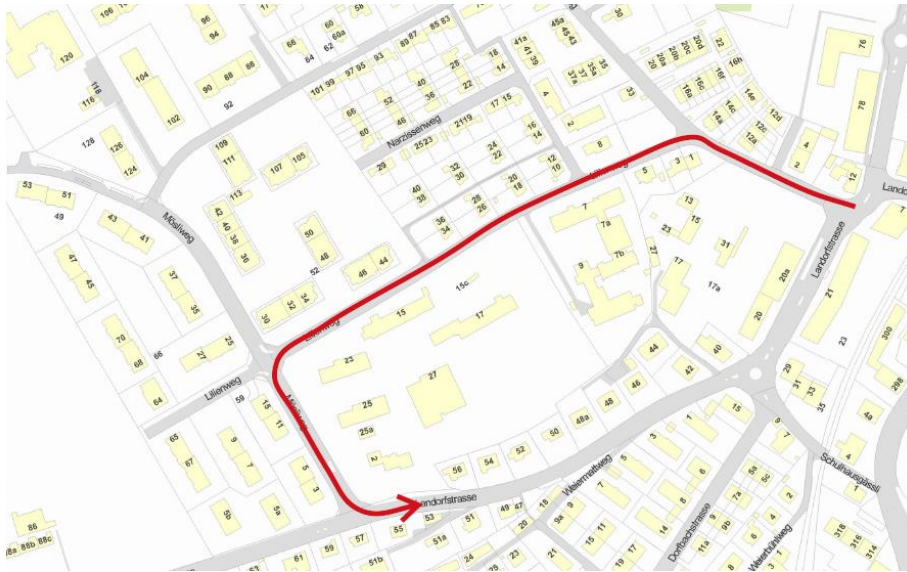


Abb. 11: Wendeschlaufe Lilienweg

- Eine Wendeschlaufe für die Linie 17, vorzugsweise in Ost-West-Richtung zu befahren.
- Der Lilienweg ist eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse in einer Temp30-Zone. Der Querschnitt beträgt 6.00m, bei den horizontalen Einengungen und seitlichen Längsparkierungen ~4.00m.
- Der Weg ist mit einem Linienbus technisch befahrbar.
- Die Endhaltestelle ist im Lilienweg vorgesehen +/- auf Höhe des Primarschulhauses Buchsee (westliches Ende) mit Haltekante an bestehendem geradem Trottoir. Voraussichtlich müssten 5 Parkfelder verschoben oder aufgehoben werden.
- Für die Haltestelle "Weiermatt" der Linie 17 braucht es in Fahrrichtung Mösli ein Ersatz anfangs Buchseeweg. Die bestehende "Weiermatt" wird durch die Linien 29a und 29b weiterhin angefahren.
- Die Umlaufzeit verlängert sich mit der Schlaufenfahrt und dem Halt an den Haltestellen um insgesamt 4'.

Eine Schlaufenfahrt zum Wenden via Lilienweg und Endhaltestelle (kurz vor Knoten Mösliweg) ist mit Gelenkbussen befahrbar und bedingt nur Anpassungen bei den vorgesehenen Haltestellen.

Die Baukosten für die 2 Betonplatten bei den Haltestellen und Anpassungsarbeiten werden mit ca. CHF 200'000 veranschlagt.

→ **Weiter verfolgen.**

4.3 Interpretation der Ergebnisse

Im Mösli/Buchsee-Quartier sind nur der Buchsee-, der Lilien- und der Mösliweg (bis zum Tulpenweg) durch Fahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs ohne Behinderungen und grössere Anpassungen befahrbar.

Unter Mitberücksichtigung der Erreichbarkeit verbleiben folgende Standorte für potentielle Wendepunkte:

- Landorf (rein betrieblicher Wendepunkt für Linie 17)
- Knoten Mösli-/Tulpenweg
- Lilienweg (Wendeschleife nur für Linie 17)

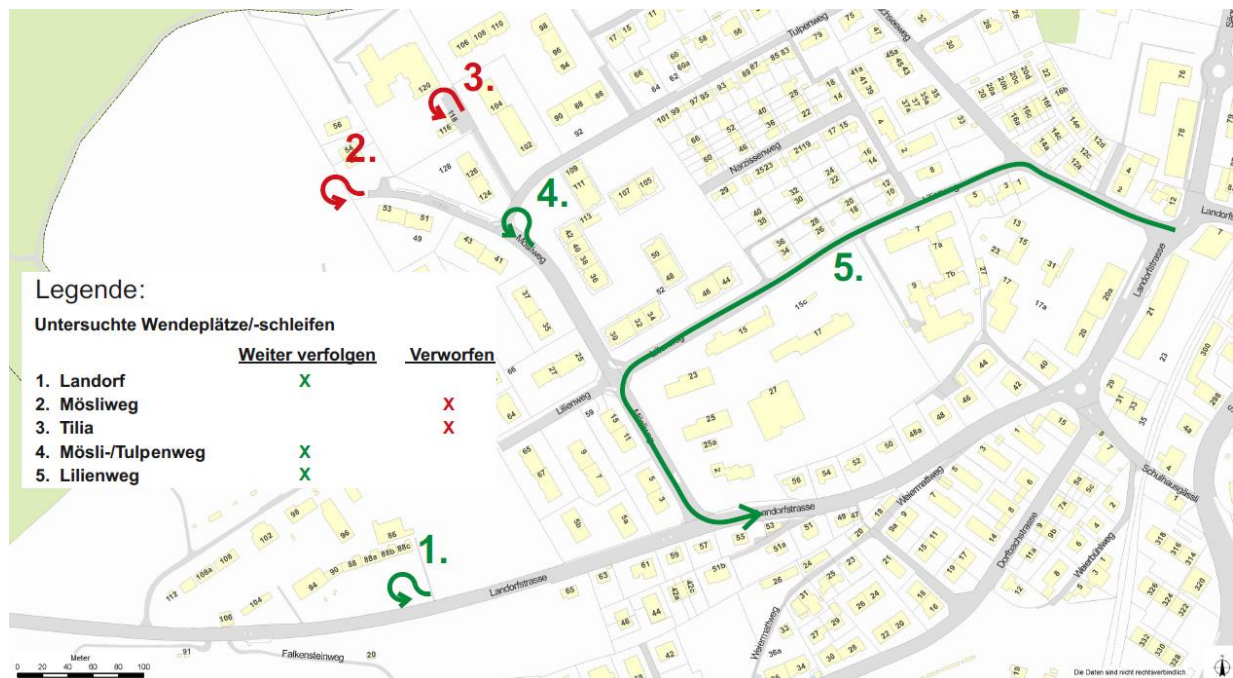


Abb. 12: Weiter verfolgte Wendemöglichkeiten im Mösli/Buchsee-Quartier

Der Wendepunkt beim Knoten Mösli-/Tulpenweg mit zugehöriger Haltestelle liegt von der Erschliessung her ideal in der Tiefe des Quartiers und nahe der Tilia. Zu Teilen wird dafür aber das Grundstück (GBNr. Parzelle 6987) in der Südöstliche Ecke des Knotens benötigt. Er könnte mit relativ bescheidenen Investitionskosten realisiert werden. In Anbetracht der komplexen Eigentümerverhältnisse zu dieser noch ungebauten Parzelle bestehen jedoch grosse Unsicherheiten, ob sich hier überhaupt ein Wendepunkt realisieren lässt.

Bei den beiden ausgeschiedenen Standorten am Ende des Mösliweges und auf dem Gelände der Tilia müssten die Zufahrten kostenintensiv umgestaltet und ausgebaut werden. Bei der Tilia wären zudem 1 oder 2 kleinere Gebäude abzureissen.

5 Erschliessungsvarianten

Gestützt auf die Erkenntnisse Kapiteln 2 bis 4 aus den werden folgende Varianten untersucht:

- 0 Status Quo ab dem Dezember 2018 (Angebot 2019) mit den Linien 29a bis Wabern Lindenweg und 29b bis Kleinwabern sowie Linie 17 bis Weiermatt
- 1 Stich mit der Linie 29a in den Mösliweg, Haltestelle und Wendeschlaufe beim Knoten Mösli-/Tulpenweg
- 2 Wie Variante 1, jedoch Bedienung nur in NVZ
- 3 Verlängerung Linie 17 bis Landorf mit Wendeschlaufe an der Landorfstrasse Wendeschlaufe (ev. mit Verschiebung bestehende Haltestelle Landorf der L29)
- 4 Verlängerung Linie 17 in den Mösliweg, Endhaltestelle und Wendeschlaufe beim Tulpenweg
- 5 Verlängerung Linie 17 ins Mösli via Schlaufenfahrt über Buchsee-/Lilien-/Mösliweg, Endhaltestelle im Lilienweg (Nähe Knoten Mösliweg)

5.1 Variante 0 Status Quo

Es wird auf das Kapitel 3 verwiesen, wo das Angebot 2019 ausführlich beschrieben ist.

5.2 Variante 1 Stichfahrt Linie 29a ins Mösli



Abb. 13: Variante 1 mit Linienführung und ÖV-Güteklassen

Beschrieb:

- Die Linie 29A fährt MO-FR und SA im 15'-Takt in beiden Richtungen mittels Stichfahrt ins Mösli/ Buchsee-Quartier bis zum Wendeplatz Tulpenweg, am SO und am Abend im 30'-Takt.
- Es gibt eine neue einfache Haltestelle "Tulpenweg" im Mösliweg, entweder vor oder nach dem Wendeplatz (4 Parkfelder sind zu verschieben oder aufzuheben).
- Die bestehende Haltestelle Mösliweg in der Landorfstrasse wird weiterhin angefahren.

Potential:

- Zusätzlich erschlossen werden ca. 320 Einwohner und 250 Beschäftigte.

ÖV-Güte:

- Auch die letzten Liegenschaften im oberen Teil des Mösli/Buchsee-Quartiers liegen nun in der ÖV-Güteklasse C anstatt D.
- Für den oberen Teil des Mösli-Quartiers ist die Distanz zur nächstliegenden Haltestelle "Tulpenweg" kleiner als 300m (in Variante 0 teilweise bis 500m zur "Weiermatt").
- ~50 Einwohner und 45 Beschäftigte profitieren aus einer Aufklassierung in die Klasse C.

Fahrzeugeinsatz und Kosten:

- | | | | |
|--|--------------------|------------------|---|
| ➤ Mehrbedarf an Fahrzeit pro Umlauf: | | 6' | (3' je Stichfahrt) |
| ➤ Zusätzliches Fahrzeug: | - MO-FR (HVZ) | 1 | (Anschl. in Niederwangen/Köniz beibehalten) |
| | (Standardbus) - SO | 1 | |
| | - Abend | 1 | |
| ➤ Betriebliche jährliche Mehrkosten: | | ca. CHF 350'000 | |
| ➤ Jährliche Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten: | | ca. CHF 40'000 | |
| ➤ Investitionskosten: | | ca. CHF 300'000. | |

5.3 Variante 2 Stichfahrt Linie 29a ins Mösli (nur in NVZ)Beschrieb:

- Wie Variante 1, jedoch wird die Haltestelle "Tulpenweg" von MO-FR nur zwischen ca. 09 – 16.30 Uhr und am Samstag von ca. 07.30 – 20 Uhr von der Linien 29A mittels Stichfahrt bedient.
- Während den NVZ sind die Fahrzeiten entspannter, die Wendezeit in "Wabern Lindenweg" reduziert sich infolge der Stichfahrt von 6' auf ca. 3', in Niederwangen verkürzen sich die Übergangszeiten zu den Zügen auf 3-4'.
- Es gibt eine neue einfache Haltestelle "Tulpenweg" im Mösliweg, entweder vor oder nach dem Wendeplatz (4 Parkfelder sind zu verschieben oder aufzuheben).
- Am Sonntag und am Abend keine Stichfahrt.

Potential:

- Zusätzlich erschlossen werden ca. 320 Einwohner und 250 Beschäftigte in NVZ und am Samstag.

ÖV-Güte:

- Wie Variante 1.
- In der HVZ keine Verbesserung.
- Im Tagesbetrieb profitieren ~50 Einwohner und 45 Beschäftigte aus einer Aufklassierung in die Klasse C.



Abb. 14: Variante 2 mit Linienführung und ÖV-Güteklassen

Fahrzeugeinsatz und Kosten:

- | | |
|--|-----------------------|
| ➤ Mehrbedarf an Fahrzeit pro Umlauf: | 6' (3' je Stichfahrt) |
| ➤ Zusätzliches Fahrzeug: | keines |
| ➤ Betriebliche jährliche Mehrkosten: | ca. CHF 10'000 |
| ➤ Jährliche Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten: | ca. CHF 25'000 |
| ➤ Investitionskosten: | ca. CHF 300'000. |

5.4 Variante 3 Verlängerung Linie 17 bis LandorfBeschrieb:

- Die Linie 17 wird verlängert und bedient die Haltestelle "Mösliweg" von MO-FR in beiden Richtungen (HVZ im 7.5'-Takt, NVZ im 10'-Takt), am SA/SO im 10'-Takt und am Abend ab 22 Uhr im 15'-Takt.
- Der Wendepunkt liegt beim Landorf (vgl. Wendepunkt Nr. 1).
- Im Landorf hat die L17 im Wendepunkt keine Haltestelle (Potential durch L29 hinreichen abgedeckt).
- Eine Verlegung der bestehenden Haltestelle "Landorf" der Linie 29 in die Nähe des Wendepunktes dürfte schwierig sein, da gegen Südosten das Gelände abschüssig ist und die Distanz einer verlegten Haltestelle "Landorf" zum "Mösliweg" keine 200m betragen würde.

Potential:

- Örtlich wird kein zusätzliches Potential erschlossen. Durch das dichtere Angebot kommt es zu Verschiebungen der bestehenden Nachfrage zwischen den Haltestellen "Weiermatt" und "Mösliweg". Neue ÖV-Nachfrage wird kaum generiert.



Abb. 15: Variante 3 mit Linienführung und ÖV-Güteklassen

Potential:

- Zusätzlich erschlossen werden ca. 320 Einwohner und 250 Beschäftigte in NVZ und am Samstag.

ÖV-Güte:

- Das Einzugsgebiet mit $r = 400$ um die Haltestelle liegt neu in der Güteklasse B (vorher C), dasjenige mit $r = 750m$ in der Klasse C (vorher teilweise D).
- Die Anmarschwege verkürzen sich für einen Teil der Einwohner im Mösli-Quartier, da nun die Haltestelle "Mösliweg" gleich attraktiv ist wie die "Weiermatt" (Verlagerung von bestehendem Potential an eine andere Haltestelle).
- Aus einer Aufklassierung profitieren
 - von der Klasse C auf B ~950 Einwohner und 300 Beschäftigte
 - von der Klasse D auf C ~50 Einwohner und 45 Beschäftigte.

Fahrzeugeinsatz und Kosten:

- Mehrbedarf an Fahrzeit pro Umlauf: 4'
- Zusätzliches Fahrzeug:
 - MO-FR (HVZ) 1
 - Abend 22-24 Uhr 1
- Betriebliche jährliche Mehrkosten: ca. CHF 270'000
- Jährliche Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten: ca. CHF 70'000
- Investitionskosten: ca. CHF 200'000.

5.5 Variante 4 Verlängerung Linie 17 ins Mösli



Abb. 16: Variante 4 mit Linienführung und ÖV-Güteklassen

Beschrieb:

- Die Linie 17 wird verlängert und bedient die Haltestelle "Mösliweg" von MO-FR in beiden Richtungen (HVZ im 7.5'-Takt, NVZ im 10'-Takt), am SA/SO im 10'-Takt und am Abend ab 22 Uhr im 15'-Takt.
- Es gibt eine neue einfache Haltestelle "Tulpenweg" im Mösliweg, entweder vor oder nach dem Wendeplatz (4 Parkfelder sind zu verschieben oder aufzuheben).
- Die bestehende Haltestelle Mösliweg kann nur in Richtung Köniz Zentrum bedient werden.
- Eine Ersatzhaltestelle zu Beginn des Mösliweges ist zu prüfen unter Verschiebung oder Aufhebung von 4 Parkplätzen.

Potential:

- Zusätzlich erschlossen werden ca. 320 Einwohner und 250 Beschäftigte.

ÖV-Güte:

- Das Einzugsgebiet mit $r = 400$ um die Haltestelle liegt neu in der Güteklasse B (vorher C), dasjenige mit $r = 750$ m in der Klasse C (vorher teilweise D).
- Verkürzt werden für einen Teil der Einwohner im Mösli-Quartier die Anmarschwege, da nun die Haltestelle "Mösliweg" gleich attraktiv ist wie die "Weiermatt" (Verlagerung von bestehendem Potential an eine andere Haltestelle).
- Aus einer Aufklassierung von der Klasse C auf B profitieren ca. 1'150 Einwohner und 345 Beschäftigte.

Fahrzeugeinsatz und Kosten:

- | | |
|--|--|
| ➤ Mehrbedarf an Fahrzeit pro Umlauf: | 4' |
| ➤ Zusätzliches Fahrzeug: | - MO-FR (HVZ) 1 |
| | - Abend 22-24 Uhr 1 |
| ➤ Betriebliche jährliche Mehrkosten: | ca. CHF 270'000 |
| ➤ Jährliche Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten: | ca. CHF 100'000 (mit Ersatzhaltestelle "Mösliweg") |
| ➤ Investitionskosten: | ca. CHF 400'000.
(mit Ersatz "Mösliweg", ohne CHF 300'000). |

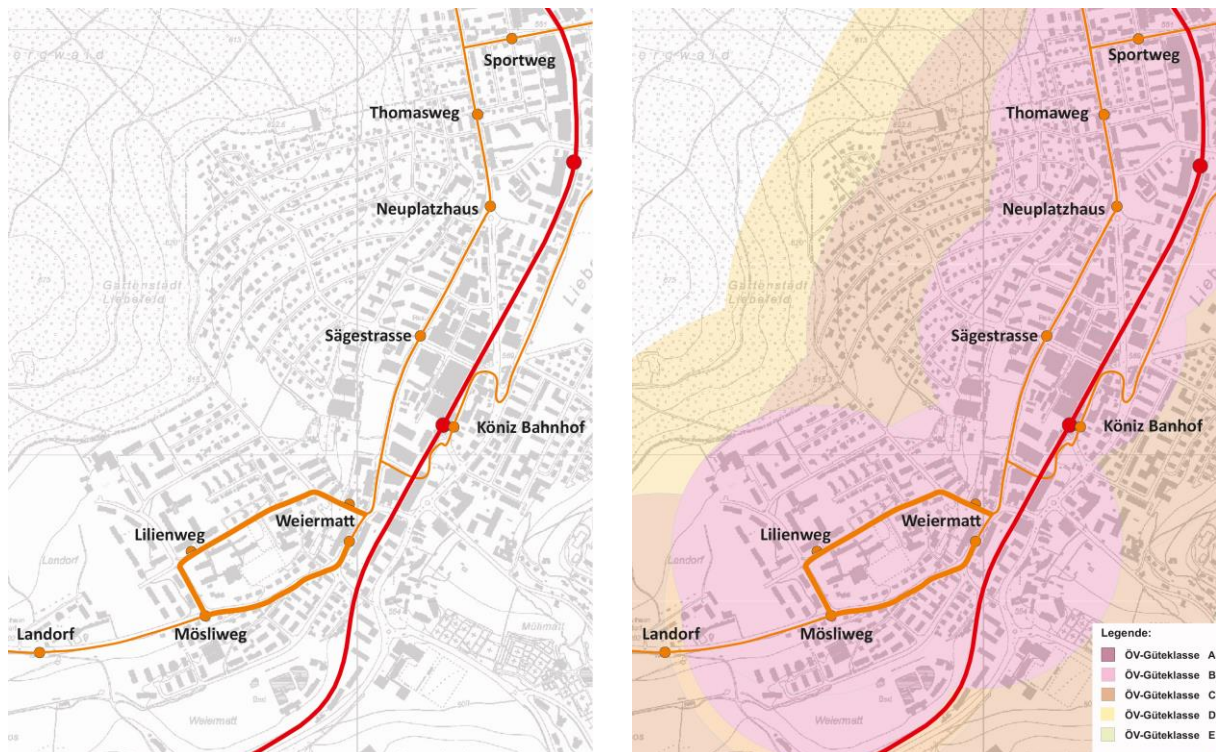
5.6 Variante 5 Verlängerung Linie 17 ins Mösli mit Schlaufe via Lilienweg

Abb. 17: Variante 5 mit Linienführung und ÖV-Güteklassen

Beschrieb:

- Die Linie 17 wird verlängert und macht eine Schlaufenfahrt via Lilienweg. Sie bedient die Haltestelle "Mösliweg" von MO-FR in beiden Richtungen (HVZ im 7.5'-Takt, NVZ im 10'-Takt), am SA/SO im 10'-Takt und am Abend ab 22 Uhr im 15'-Takt.
- Die neue einfache Haltestelle "Lilienweg" kommt auf Höhe des Primaschulhauses Buchsee zu liegen (4 Parkfelder verschieben oder aufheben).
- Die bestehende Haltestelle "Weiermatt" kann in Richtung Wangental nicht mehr angefahren werden, die Ersatzhaltestelle wird zu Beginn Buchseeweg angeordnet (Linie 29 verbleibt in der Landorfstr.).
- Die bestehende Haltestelle "Mösliweg" wird nur in Richtung Köniz Zentrum bedient.

Potential:

- Zusätzlich erschlossen werden ca. 320 Einwohner und 250 Beschäftigte.

ÖV-Güte:

- Bis auf sehr wenige Liegenschaften an der Waldrainstrasse befindet sich das ganze Mösli/Buchsee-Quartier in der Güteklasse B.
- Die Anmarschwege auch aus dem oberen Quartierteil umfassen Waldrainstrasse und Tulpenweg zur nächsten Haltestelle mit dichtem Taktintervall ("Weiermatt" oder "Tulpenweg") in den HVZ liegen bei maximal 300m.
- Aus einer Aufklassierung von der Klasse C auf B profitieren ca. 1'150 Einwohner und 345 Beschäftigte.

Fahrzeugeinsatz und Kosten:

- | | | |
|--|-------------------|------------------|
| ➤ Mehrbedarf an Fahrzeit pro Umlauf: | | 4' |
| ➤ Zusätzliches Fahrzeug: | - MO-FR (HVZ) | 1 |
| (Gelenkbus) | - Abend 22-24 Uhr | 1 |
| ➤ Betriebliche jährliche Mehrkosten: | | ca. CHF 270'000 |
| ➤ Jährliche Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten: | | ca. CHF 100'000 |
| ➤ Investitionskosten: | | ca. CHF 200'000. |

6 Haltestelle für die Linie 17 auf Höhe Köniz Bahnhof

Auf Höhe des Bahnhofs Köniz hat die Linie 17 heute keine Haltestelle. Die heutige Haltestelle "Sägestrasse" liegt ideal für die Gartenstadt und kann nicht verschoben werden. Die nächste Haltestelle in südlicher Richtung ist bereits der 600m entfernt liegende Endhalt "Weiermatt". Von beiden Haltestellen beträgt die Gehdistanz zum Bahnhof Köniz etwa 400m oder ca. 5 Minuten.

Im Rahmen des Prüfauftrag 12.3 des AK 2018-2021 der RKBM ist zu untersuchen, ob mit einer zusätzlichen Haltestelle auf Höhe der Sägestrasse 73 der Umstieg von und zur S6 im Korridor Schwarzenburg verbessert werden könnte.

6.1 Lage und Realisierbarkeit

Auf Höhe der Liegenschaft Nr. 73 besteht die einzige sinnvolle und realistische Möglichkeit, eine Bushaltestelle "Köniz Bahnhof West" ohne grosse Anpassungsarbeiten anzuordnen. Die Distanz zur benachbarten "Weiermatt" beträgt rund 300m, zur "Sägestrasse" 250m.

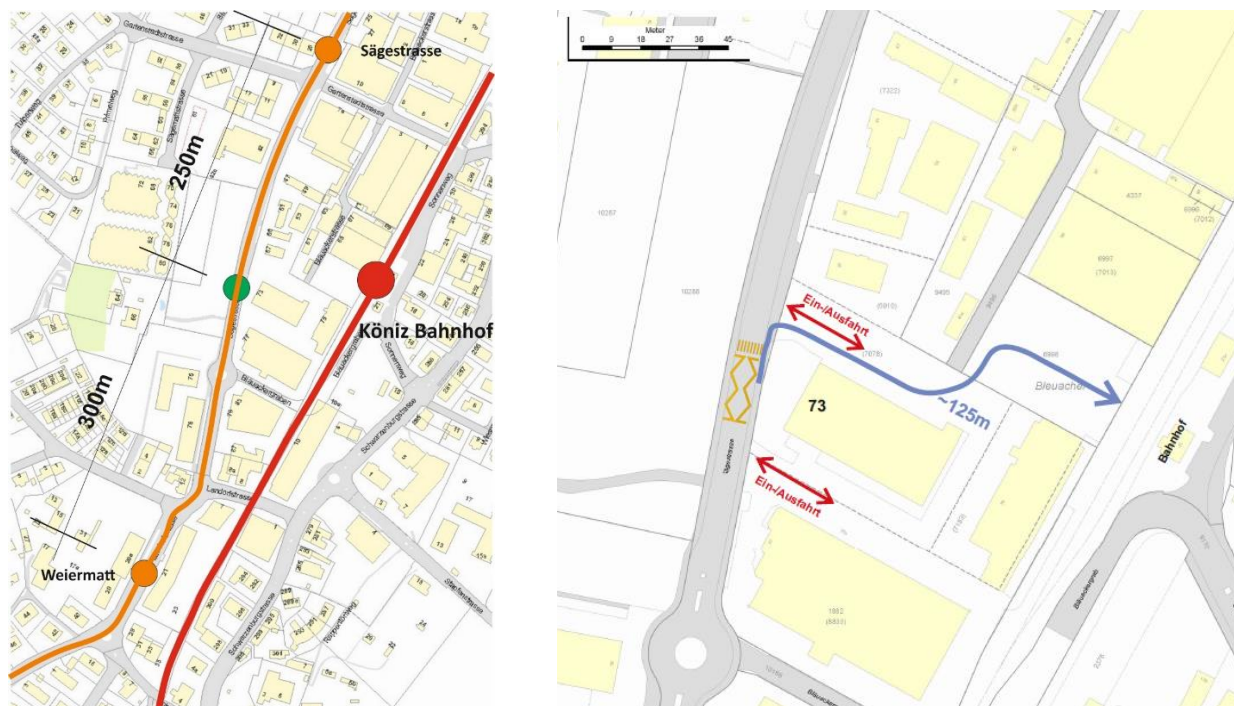


Abb. 18: Situation und Detail Bushaltestelle "Köniz Bahnhof West" auf Höhe Sägestrasse 73 (Fotos im Anhang G)

Auf beiden Seiten ist an der Sägestrasse ein Trottoir vorhanden. Die Bushaltestelle mit dem Fussgängerstreifen kann zwischen den beiden Ein-/Ausfahrten seitlich der Liegenschaft Nr. 73 angeordnet werden. Von der Regel abweichend, sind die beide Halteketten nicht versetzt, sondern befinden sich auf gleicher Höhe. Dies kann toleriert werden, da sich auf der Westseite keine Bepflanzungen und seitliche Zugänge befinden. Die Aussteiger aus Richtung Bern werden den Weg zum Bahnhof suchen und damit die Strasse hinter dem Bus queren. Für die kurze Restdistanz vom Bahnhof zur Weiermatt werden Bahnkunden die Linie 17 nicht benutzen, zudem ist die Distanz zur Bushaltestelle "Köniz Bahnhof" der Linie 29 viel kürzer.

Der befestigte Zugang zu den Perronkanten auf der Westseite des Bahnhofs Köniz ist bereits vorhanden, markiert und ausgeschildert für den Langsamverkehr. Vorhanden ist auch die behindertengerechte Bahnunterführung.

Die Fussdistanz zwischen der neuen Bushaltestelle "Köniz Bahnhof West" und westlicher Perronkante der S6 beträgt ca. 125m.

Die ÖV-Güte wird marginal verbessert, da die Distanz zwischen den beiden heutigen Bushaltestellen "Weiermatt" und Sägestrasse" lediglich ca. 550m beträgt. Westlich von der neuen Haltestelle kommt es kleinräumig zu einer Ausweitung der Güteklasse B. Genau dort befindet sich aber kaum oder nicht überbautes Gebiet.

Die Kosten für die behindertengerechte Bushaltestelle bei der Sägestrasse Nr. 73 mit 2 Betonplatten und Haltekanten, FG-Streifen und Markierung werden auf ca. CHF 200'000 veranschlagt. Die jährlichen Zusatzkosten infolge ÖV-Punkten liegen bei ca. CHF 70'000.

6.2 Auswirkungen auf die Linie 17

Die Haltestelle dient einer besseren Verknüpfung zwischen der S-Bahn im Korridor Schwarzenburg und dem städtischem Feinverteiler. Verbessert wird die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Bereich Vidmar/Waldegg und des südlichen Inselareals.

Die Haltestellen "Loryplatz" und "Brunnhof" werden ab der neuen Haltestelle "Köniz Bahnhof West" in 7-8' erreicht oder in ca. 15' ab den Zügen der S6. Vergleichsweise beträgt die Reisezeit zur Haltestelle "Inselspital" via HB Bern und Linie 11 ca. 23 Minuten.

Für Ziele im Westen der Stadt Bern ist der neue Umstieg zur Linie 17 wenig interessant, da am Loryplatz ein weiteres Mal umgestiegen werden muss. Diese Ziele sind mit einmaligen Umstieg von der S6 auf die Tramlinien 7 und 8 in Ausserholligen schneller erreichbar.

Rückläufige Beziehungen sind nicht zu erwarten, da in Richtung Bern die nächste S-Bahnhaltestelle "Liebefeld" nur ca. 700m entfernt liegt.

Der Halt an der neuen Haltestelle ist kurz, da von der Nachfrage her stadteinwärts nur ein und stadtauswärts nur ausgestiegen wird. Die Haltezeit wird mit 20" veranschlagt, die Umlaufzeit verlängert sich um maximal 1'.

Es wird kein zusätzliches Fahrzeug benötigt.

6.3 Auswirkungen auf die Linie 10

Die Linie 10 wird nicht spürbar entlastet. Es gibt keine Ziele, welche heute aus dem Korridor Schwarzenburg mit einem Umstieg in Köniz zur Linie 10 erreicht werden und neu schneller via die Linie 17 erreichbar wären.

Leicht verbessert wird die Umsteigesituation in Köniz zwischen den Linien 10 und 17. Allerdings ist eine Distanz von ca. 350m zwischen "Köniz Zentrum" und "Köniz Bahnhof West" und ein Fussmarsch von 5-6' nach wie vor nicht attraktiv.

7 Interpretation und Folgerungen

7.1 Interpretation

Nachstehend sind die wichtigen Werte für die Varianten in Kurzform aufgeführt und der Variante 0 als Referenz gegenübergestellt.

	Varianten					
	0	1	2	3	4	5
	Veränderungen gegenüber Variante 0					
Erschlossen (< 400m)	E/A	E/A	E/A ²⁾	E/A	E/A	E/A
- Mösli/Buchsee	~1225/265	~+325/260	~+325/260	---/---	~+325/260	~+325/260
- Landorf	~10/110	---/---	---/---	---/---	---/---	---/---
- Weiermatt	~635/35	---/---	---/---	---/---	---/---	---/---
Nicht erschlossen (> 400m)	E/A	E/A	E/A	E/A	E/A	E/A
- Mösli/Buchsee	~325/~250	~-325/-250	~-325/-250	---/---	~-325/-250	~-325/-250
- Landorf	0/0	---/---	---/---	---/---	---/---	---/---
- Weiermatt	~300 20	---/---	---/---	---/---	---/---	---/---
ÖV-Güte ¹⁾						
B	~400/175	---/---	---/---	~+900/+300	~+1150/+345	~+1150/+345
C	~1100/300	~+50/+45	~+50/+45	~-850/-255	~-1100/-300	~-1100/-300
D	~50/45	~-50/-45	~-50/-45	~-50/-45	~-50/-45	~-50/-45
Kosten [CHF]		Kosten je Variante				
- für Betrieb	---	350'000	10'000	270'000	270'000	270'000
- für ÖV-Punkte	---	40'000	25'000	70'000	100'000	100'000
- Investitionen	---	300'000	300'000	200'000	400'000	200'000

1) Nur Mösli/Buchsee-Quartier

2) Profitieren nur in NVZ und am SA

- Potential / örtliche Erschliessung

Im Referenzzustand mit dem Angebot 2019 (Variante 0) befinden sich ca. 20% der Einwohner und 50% der Beschäftigten im Mösli/Buchsee-Quartier ausserhalb des bereinigten Einzugsbereich von 400m Fussdistanz zur nächstliegenden Bushaltestelle. Jedoch fehlen keine 100 Meter, damit sowohl alle Einwohner als auch alle Beschäftigten erfasst werden.

In allen Varianten mit Ausnahme von Variante 3 (Verlängerung Linie 17 bis Landorf) wird die örtliche Erschliessung verbessert und das ganze Potential des Mösli/Buchsee-Quartiers liegt innerhalb der 400m Distanz.

Jedoch ist das zusätzlich erfasste Potential mit maximal 325 Einwohner und 250 Beschäftigten bescheiden. Die 400m Fussdistanz gemäss AGV des Kantons Bern ist ein Bemessungswert, potentielle ÖV-

Benutzer nehmen in der Realität bei dichtem Angebot – wie an der Haltestelle "Weiermatt" mit den Linien 17 und 29 – durchaus auch einen weiteren Weg in Kauf. Im gegebenen Fall fehlen im Bereich

Tilia nur wenige Meter, damit mindestens ein Teil des nicht erschlossenen Potentials im Einzugsbereich liegen würde.

Soll der Bereich Tilia nachhaltig besser mit dem ÖV erschlossen werden, kommen eigentlich nur die Varianten 1, 2 und 4 in Frage mit einem Wendepunkt und einer neuen Haltestelle im Bereich Tulpen-/Mösliweg. Die Anmarschdistanzen zur nächstliegenden Haltestelle bewegen sich noch bei 300m. In Variante 2 kommen die Vorteile aber nur während der NVZ und am Samstag zum Tragen.

Variante 5 mit der nächstliegenden Haltestelle im Lilienweg verbessert die Situation geringfügig. Zwar wird ebenfalls das ganze Potential erfasst, die Anmarschdistanz aus dem Bereich Tilia verkürzt sich lediglich um ca. 150m auf etwa 350m.

- **ÖV-Güte**

Bei der ÖV-Güte befindet sich in den Varianten 4 und 5 das ganze Mösli/Buchsee-Quartier in der hohen Güteklasse B. Auch Variante 3 bringt deutliche Verbesserungen, die Veränderungen in den Varianten 1 und 2 sind marginal.

Die Variante 3 mit der Verlängerung der Linie 17 ins Landorf profitieren nur die bereits heute erschlossenen Gebiete von einem dichteren Angebot, einer höheren ÖV-Güte und einer Direktverbindung ins Zentrum von Bern.

- **Betrieb und Reisezeiten**

In Variante 5 ist der Lilienweg zwar durch Gelenkbusse grundsätzlich befahrbar, für einen Linienbetrieb mit dichtem Angebot ist die verkehrsberuhigte Quartierstrasse aber nicht geeignet. Hinderlich sind die seitlichen Längsparkierungen, die horizontalen Versätze, das teilweise fehlende zweite Trottoir und der Umstand, dass quartierinterne Schulwege zum Primarschulhaus und Kindergarten Buchsee den Lilienweg queren.

Wenig ideal ist auch der Umstand, dass die Endhaltestelle der Linie 17 gerade auf Höhe des Schulseinganges zu liegen kommt. Wartet ein Bus an der Haltestelle, verkehren überholende Autos auf der falschen Strassenseite nahe dem Trottoir beim Schulhaus.

Für Fahrgäste ist die Schlaufenfahrt unattraktiv und umständlich. Das Ziel Mösliweg wird erst nach dem Abwarten der Wendezeit an der Endhaltestelle Lilienweg erreicht. Die Distanz von der Ersatzhaltestelle "Weiermatt" im Buchseeweg (nur in Fahrrichtung Köniz) in die Weiermatt verlängert sich um 100m.

Bei der Linie 29a ist in den Varianten 1 und 2 die Fahrtzeitverlängerung durch die Stichfahrt ebenfalls unattraktiv. Diese Linie macht auch bereits den Umweg durch das Ried.

- **Kosten**

Die jährlich wiederkehrenden Kosten (Betrieb, ÖV-Punkte) sind bei der Variante 2 mit ca. CHF 35'000 am tiefsten. Der Nutzen beschränkt sich von MO-FR auf die NVZ und auf den Samstag. Nachteilig ist, dass es von MO-FR während des Tages wechselnde Fahrrouten und Fahrpläne gibt.

Bei den anderen Varianten bewegen sich die wiederkehrenden Kosten in der Grössenordnung von CHF 350'000 bis 400'000.

Bei den einmaligen Investitionskosten bestehen die grössten Unsicherheiten. Die Spanne zwischen CHF 200'000 und CHF 400'000 ist dennoch relativ klein, ein Variantenentscheid wird dadurch nicht präjudiziert.

7.2 Folgerungen und Empfehlungen

- Eine wirkliche Verbesserung bei der örtlichen Erschliessung in den nachfragestarken HVZ bringen nur die Varianten 1 und 4. Unter Berücksichtigung der wiederkehrenden Kosten schneidet die Variante 4 mit dem dichteren Angebot besser ab als die Variante 1.
- Die Variante 4 mit der verlängerten Linie 17 spricht auch besser die Bedürfnisse der von weiter herkommenden Beschäftigten an, welche mehr regelmässigen ÖV-Fahrten generieren als die zusätzlich abholbaren Einwohner.
- Nicht weiter zu verfolgen ist der Lowcost-Ansatz gemäss Variante 2, der nur zeitlich eingeschränkt Verbesserungen bringt.
- Auch die Variante 3 ist zu verwerfen, sie erhöht zwar die ÖV-Güte im Umfeld der Haltestelle "Mösliweg", verbessert die örtliche Erschliessung des Bereiches Tilia aber nicht.
- Bezogen auf die in der Tabelle dargestellten Werte ist Variante 5 in etwa gleichwertig, die Anmarschdistanzen zur nächsten Bushaltestelle aus dem Bereich Tilia sinken unter 400m. Gegenüber den Varianten 1 und 4 sind sie aber bei vergleichbaren Kosten deutlich länger. Die Variante 5 ist jedoch zu verwerfen, da die Quartierstrasse Lilienweg für einen Linienbetrieb mit Gelenkbussen mit dichtem Taktintervall ungeeignet ist.
- Aus prinzipiellen Gründen ist eine gute periphere Verknüpfung radialen Buslinien mit der S-Bahn zu befürworten. Das abholbare Potential aus dem Korridor Schwarzenburg wird aber an einer neuen Haltestelle "Köniz Bahnhof West" der Linie 17 klein bleiben. Mit der Verknüpfung wird die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze im Bereich Vidmar/Waldegg, Loryplatz und im südlichen Inselareal verbessert.

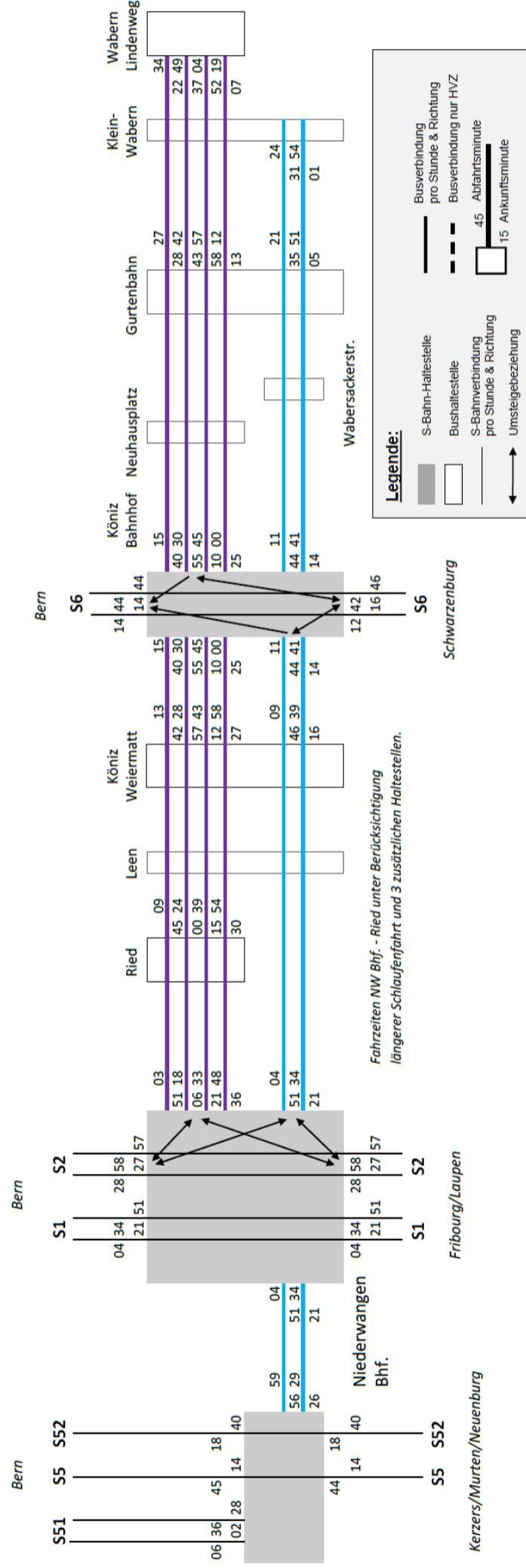
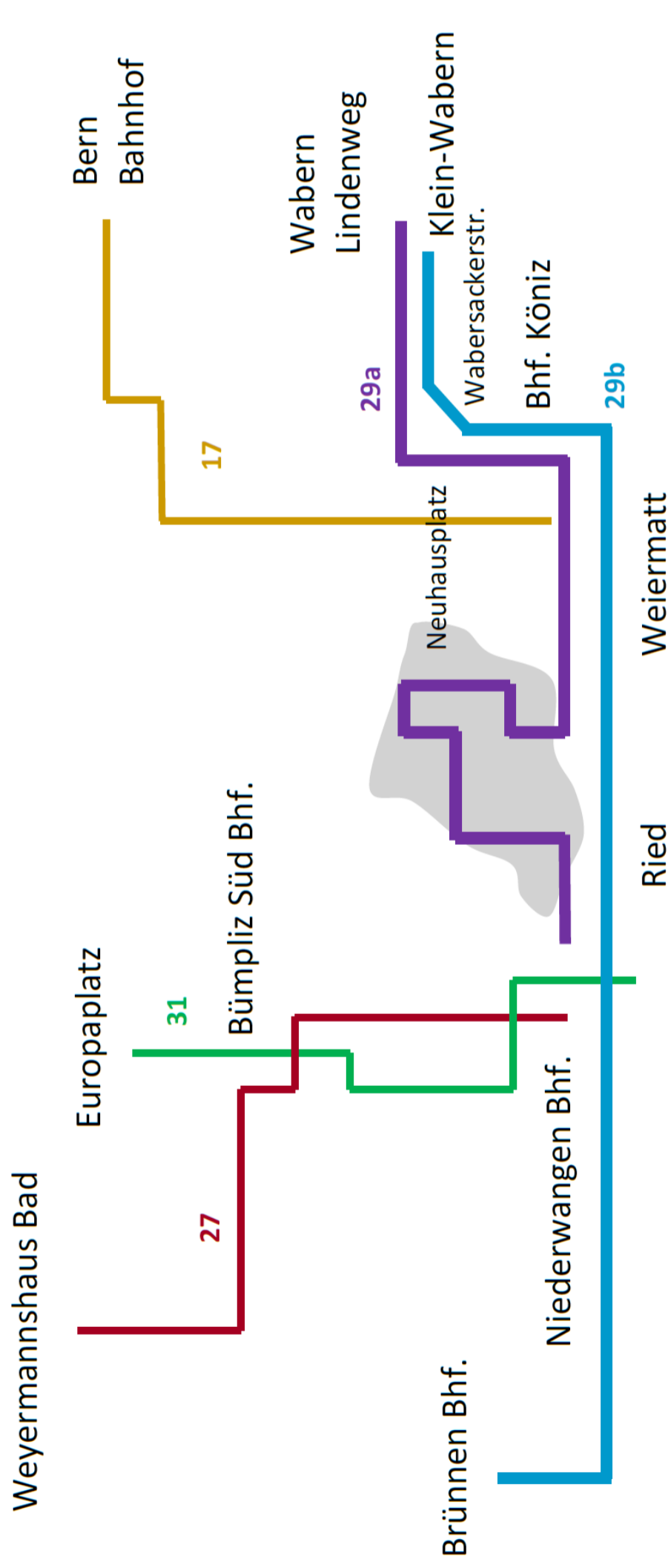
Von Vorteil ist, dass der Zugang von der Bushaltestelle zu den Perronkanten der S6 für den Langsamverkehr bereits vorhanden und ausgeschildert ist.

Eine spürbare Entlastung der Linie 10 oder des Hauptbahnhofs Bern darf nicht erwartet werden.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">➤ Bezogen auf die örtliche Erschliessung ist der zusätzliche Nutzen der untersuchten Varianten klein, die jährlich wiederkehrenden Kosten hoch. Aus fachlicher Sicht wird keine der Varianten zur Umsetzung empfohlen.➤ Aus politischer Sicht können andere Gewichte gesetzt werden, dann steht die Variante 4 im Vordergrund mit einem Wendepunkt beim Knoten Mösli-/Tulpenweg.➤ Geht es primär darum, den Bewohnern oder Besuchern der Tilia gelegentlich eine Verbindung ins Zentrum von Köniz anzubieten, müssten auch Ansätze mit einem von der Tilia selbst betriebenen Kleinbus ins Auge gefasst werden. Dieser wäre nicht öffentlich zugänglich.➤ Die Realisierung einer neuen Haltestelle in der Sägestrasse für die Linie 17 auf Höhe des Bahnhofs Köniz wird befürwortet, da Arbeitsplatzkonzentrationen entlang der Linie 17 aus dem Korridor Schwarzenburg schneller erreicht werden. |
|---|

ANHANG

Angebot 2019 gemäss Angebotskonzept Ried (MO-FR, 6 – 20 Uhr)



Mösliweg

a) Landorfstrasse – Tulpenweg

- Durchgehend in Tempo 30-Zone, beidseitig mit Trottoir.
- Gestreckte Linienführung mit 8.00m breiter Fahrbahn.
- kurze horizontale Einengungen auf 4.50m bei der Zoneneinfahrt am Knoten Landorfstrasse und in Fahrrichtung jeweils nach dem Knoten Lilienweg.
- Teilweise seitliche Längsparkierung (wechselseitig).
- 2 minimale vertikale Versätze.

➤ **Auch mit Gelenkbussen gut befahrbar, keine Behinderungen beim Kreuzen.**



Einmündung Mösliweg in Landorfstrasse



Abschnitt Landorfstrasse - Lilienweg



Knoten Lilien-/Mösliweg mit niveaufreiem FG-Übergang (vertikaler Versatz Seite Landorfstr.)



Mösliweg vor Einmündung Tulpenweg

b) Tulpenweg – Strassenende ("Oberer Mösliweg")

- Sackgasse in Tempo 30-Zone, Trottoir einseitig.
- Gestreckte Linienführung mit durchgehend 3.50m breiter Fahrbahn, seitliche wechselseitige Längsparkierungen (gepflästert, nicht mit Bus befahrbar).
- Kein Kreuzen möglich und horizontale Versätze mit Bus nicht befahrbar, wenn Autos seitlich parkiert sind.

➤ **Mit Bussen im Linienbetrieb nicht befahrbar.**



Mösliweg bei Einmündung Tulpenweg



Horizontaler Versatz mit Längsparkierung



Ende Mösliweg

Tulpenweg

a) Letzte 100m vor Einmündung in Mösliweg

- In Tempo 30-Zone liegend.
- Einseitiges Trottoir, nördlich.
- Gestreckte Linienführung, Fahrbahn 5.00m breit, Längsparkierung für 4 Fahrzeuge (Durchfahrtsbreite ~3.50m).
- Kreuzen von Linienbus und Auto mit reduzierter Geschwindigkeit möglich.

➤ **Mit Bussen im Linienbetrieb befahrbar.**



Einmündung Tulpen- in Mösliweg



Längsparkierung

b) Buchseeweg bis 100m vor Einmündung Mösliweg

- In Tempo 30-Zone liegend, mehrheitlich aber Begegnungszone (Tempo 20).
- Einseitiges Trottoir, im östlichen Abschnitt mit Lücken.
- Gestreckte Linienführung, Fahrbahn nominell 5.00m breit, teilweise durch seitliche Bepflanzung reduziert.
- Wechselseitige Längsparkierung (nutzbare Durchfahrtsbreite kleiner als 3.00m).
- Ausgedehnter vertikaler Versatz bei Einmündung in Buchseeweg.
- In Begegnungszone auch ein vertikaler Versatz und "Kissen" in Strassenmitte.
- Kreuzen von Linienbus und Auto nicht möglich.

➤ **Mit Bussen im Linienbetrieb nicht befahrbar.**



Einmündung Tulpen- in Buchseweg,
Beginn Begegnungszone



Verkehrsberuhigung (Kissen, vertikaler Versatz)

c) Zufahrt Tilia

- Zufahrt als knapp 100m lange Sackgasse in Begegnungszone (Tempo 20), kein Trottoir.
- Fahrbahnquerschnitt 5.00m, nutzbar maximal 4.50 m wegen seitlichen Grünhecken und Bäumen.
- Kreuzen mit anderen Fahrzeugen unmöglich möglich, sehr eng bei Begegnung mit Fussgänger.

➤ **Mit Bussen im Linienbetrieb nicht befahrbar.**



Zufahrt zu Tilia



Wegfahrt aus Parkplatz Tilia

Lilienweg

Mösli- bis Buchseeweg

- In Tempo 30-Zone, Trottoir im westlichen Teil beidseitig, östlich einseitig.
- Gestreckte Linienführung mit durchgehend 6.00m breiter Fahrbahn, einseitige Längsparkierung.
- An den beiden Enden sowie auf Höhe Primarschulhaus Buchsee vertikale Versätze und zusätzlich ein horizontaler Versatz.
- Durchfahrtsbreiten in Engnissen ~4.00m.
- Kreuzen grundsätzlich möglich.

➤ **Mit Linienbussen befahrbar (vorzugsweise nur in einer Richtung, von Ost nach West).**



Einmündung Lilien- in Buchseeweg,
Knotenbereich in Hochlage



Lilienweg auf Höhe Alters-/Pflegeheim logisplus



Lilienweg kurz vor Einmündung in Mösliweg



Horizontaler Versatz Höhe Schulhaus

Buchseeweg

a) Landorfstrasse – Lilienweg

- In Tempo 30-Zone liegend, Trottoir beidseitig.
- Gestreckte Linienführung mit 6.00m breiter Fahrbahn.
- Eine seitliche Längsparkierung mit 2 Parkfeldern mit reduzierter Fahrbahnbreite (~4.00m).
- Knotenbereich mit Lilienweg leicht erhöht, Anrampung schwach geneigt.
- Vertikaler Versatz im Knotenbereich mit Lilienweg.

➤ **Abschnitt bis zum Lilienweg mit Gelenkbussen gut befahrbar.**



Einmündung Buchseeweg in Landorfstrasse



Knotenbereich Buchseeweg mit Lilienweg, in Hochlage

b) Lilienweg – Tulpenweg

- In Tempo 30-Zone liegend, Trottoir beidseitig ab Lilienweg bis auf Höhe Buchseeweg Nr. 20 (ca. Höhe Narzissenweg,) anschliessend einseitig auf Westseite.
- Gestreckte Linienführung mit 6.00m breiter Fahrbahn.
- 2 Längsparkierungen für jeweils 2-3 Fahrzeuge, wechselseitig.
- Ein ca. 20m langer horizontale Versatz, Fahrbahnbreite reduziert auf 4.00m.

➤ **Abschnitt mit Standardbussen befahrbar, für Gelenkbusse sind Anpassungen erforderlich (Aufhebung der oberen Längsparkierung).**



Knoten Buchseeweg mit Lilienweg



Horizontaler Versatz

Wendeplätze

a) Landorf



Blick Richtung Niederwangen



Detail Wendeplatz (Blick Richtung Köniz)

b) Mösliweg



Blick auf Ende Mösliweg



Detail Gelände Wendeplatz

c) Tilia



Zufahrt Tilia



Blick auf Wendeplatz in Richtung Westen

d) Mösli-/Tulpenweg



Blick vom Tulpenweg auf Wendeplatz



Blick aus Oberem Mösliweg auf Wendeplatz

e) Lilienweg (Wendeschlaufe)

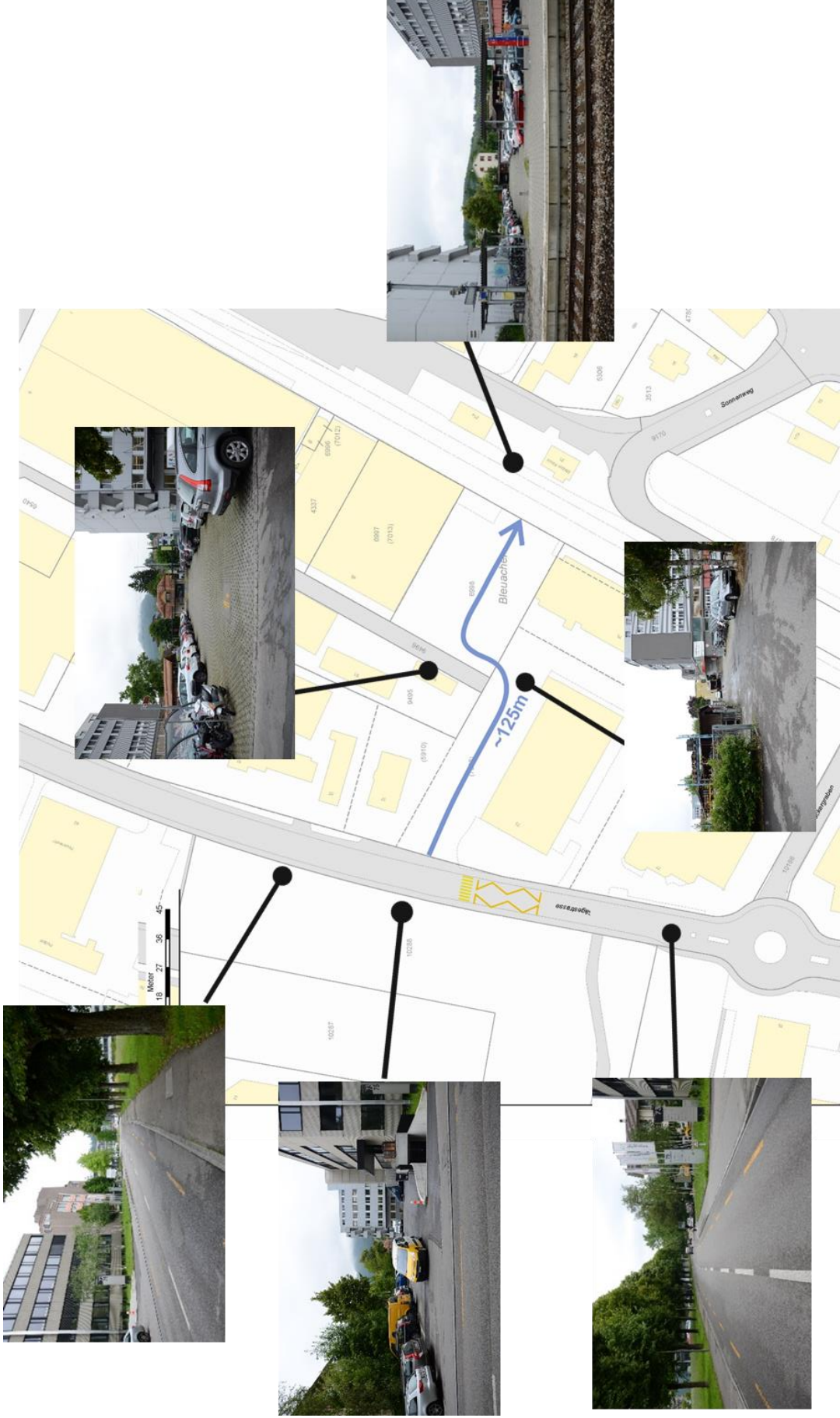


Blick auf Haltestelle "Lilienweg" (Trottoir links)



Blick auf Haltestelle "Weiermatt" in Buchseweg (rechtes Trottoir)

Haltestelle "Köniz Bahnhof West"



Planskizze mit diversen Fotos zum Zustand im 2016