

Gemeinde/Insitution: Grünliberale Partei Köniz
Kontaktperson: Casimir von Arx
Strasse: Schlossstrasse 21
PLZ/Ort: 3098 Köniz
Telefon: 076 348 16 40
E-Mail: casimir.vonax@grunliberale.ch

1. Ausgangslage, Untersuchungen 2004 und Wendemöglichkeiten (Kapitel 1–4)

Haben Sie Bemerkungen zur Ausgangslage, zu den Veränderungen seit der Untersuchung 2004 sowie zu den Wendemöglichkeiten?

Wir stellen uns folgende Frage zu den Einzugsgebieten der bestehenden Stationen Moos und Eichmatt: Wird bei einem Zug, der im 30'-Takt fährt, wirklich ein längerer Anmarsch in Kauf genommen als bei einem Bus, der im 6'-Takt verkehrt und die meisten Stationen des Zugs ebenfalls anfährt, so wie dies bei der S6 und der Bus- bzw. Tramlinie 10 der Fall ist? Wir ziehen dies in Zweifel.

Diese Frage erscheint uns besonders wichtig, weil die Länge des akzeptierten Anmarschweges als Beleg für die ÖV-Nichterschliessung der 300 bis 350 Einwohner dient und somit das Rückgrat der Bedarfsargumentation darstellt.

2. ÖV-Angebot Büsschiacker

Braucht das Büsschiacker-Quartier Ihrer Meinung nach eine direkte ÖV-Anbindung?

Einen substantziellen Bedarf eines Quartierbusses für den Büsschiacker gibt es unserer Einschätzung nach nicht. Insbesondere erscheint uns der Bedarf nicht grösser als jener nach einer besseren ÖV-Erschliessung anderer Quartiere in Köniz, namentlich der oberen Gartenstadt. Nach der Einrichtung eines Quartierbusses für den Büsschiacker muss deswegen damit gerechnet werden, dass in anderen Gemeindeteilen ebenfalls der Wunsch nach kleinräumiger ÖV-Erschliessung wächst.

Der Bedarf ist unserer Ansicht nach gering, weil der Anmarsch zu den bestehenden ÖV-Haltestellen zumutbar kurz und ungefährlich ist. Um gegenüber dieser bestehenden Situation eine wesentliche Verbesserung herbeizuführen, müsste man in einem sehr dichten Takt fahren, was gemäss den Schätzungen in Ihrem Bericht zu einem äusserst geringen Kostendeckungsgrad führen würde.

Aus diesen Gründen braucht das Büsschiacker-Quartier unserer Ansicht nach keine direkte ÖV-Anbindung.

3. Ergänzende Angebotsvarianten zur Erschliessung „Büsschiacker“ (Kapitel 6)

Haben Sie Bemerkungen zu den untersuchten Varianten? Sind die verschiedenen Varianten plausibel? Wurden alle möglichen Varianten berücksichtigt?

Obgleich wir einen Busbetrieb angesichts der Bedarfslage nicht für nötig halten, sei der Vollständigkeit halber eine Variante erwähnt, die nicht aufgeführt wurde:

Die Anbindung an den Bahnhof Köniz könnte auch von der Bahnstation Moos aus über die Schwarzenburgstrasse erfolgen. Diese Variante hätte keine Probleme mit Doppelspurigkeiten auf der Muhlernstrasse. Sie würde jedoch nicht die Möglichkeit lassen, später mittels Büsschiackerbus eine Haltestelle beim Werkhof zu platzieren. Bei Bedarf nach so einer Haltestelle könnte man diesen aber später immer noch mit der Tramlinie 10 bedienen.

Die beschriebene Variante hätte allerdings dieselben Investitionskosten wie die Varianten X2 und X3, weswegen sie aus unserer Sicht ebenfalls nicht infrage kommt.

4. Grobvergleich der Variantenansätze (Kapitel 7)

Haben Sie Ergänzungen zum Grobvergleich der Variantenansätze?

Keine Ergänzungen.

5. Versuchsbetrieb (Kapitel 6.5)

Können Sie die Wahl des Ansatzes X1 nachvollziehen und erachten Sie die Variante als zweckmässig? Erachten Sie den Versuchsbetrieb als zielführend?

Angesichts der Bedarfslage halten wir die Variante X1 zu den HVZ und ohne Verlängerung zum Bahnhof Köniz ebenfalls für die einzige unter den vorgestellten Varianten, die, wenn überhaupt, in einem Testbetrieb zur Anwendung kommen sollte. Insbesondere stehen die Varianten X2 und X3 aufgrund der mit ihnen verbundenen hohen Investitionskosten nicht zur Diskussion, zumal mit dem 15'-Takt der S6 ab 2020 ohnehin eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung des hinteren Büsschiackers geplant ist, deren Auswirkung auf die Nutzung der S6 dann zunächst evaluiert werden sollte.

Da es sich bei der vorgeschlagenen Variante X1 um eine sehr kurze Verkehrslinie handelt, stellt sich uns ausserdem die Frage, ob wirklich ein dreijähriger Test vonnöten ist, um die Bedarfsabklärungen vorzunehmen.

Der Testbetrieb birgt aus unserer Sicht die Gefahr, dass nach mehrjähriger Etablierung des Quartierbusses und zu geringen Fahrgastzahlen Empörung aufkommt, wenn die Buslinie wieder eingestellt werden soll.

6. Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus ihrer Optik bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

Sollte der Beschluss gefasst werden, dass ein Testbetrieb durchgeführt wird, so schlagen wir vor, dass hierfür ein Elektrobus verwendet wird. Dafür sprechen neben dem Schadstoff- und dem Lärmausstoss die geringen Anforderungen an Geschwindigkeit und Reichweite des Busses.

Folgende Fragen haben wir zur weiteren Planung:

1. Ihr Bericht legt die Annahme nahe, dass ein behindertengerechter Ausbau der Haltestelle beim Wendeplatz hinten im Büsschiacker keine wesentlichen Kosten bedeuten würde. Ist diese Annahme korrekt?
2. Was wäre aus Ihrer Sicht ein erfolgreicher Kostendeckungsgrad für den Büsschiackerbus?