

Linie 10 Bern–Köniz: Mittelfristiges Angebot

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Auftrag des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM wurde in einer Studie geprüft, ob mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen mittelfristig (bis etwa 2040) eine bessere Lösung für die sehr stark ausgelastete Buslinie 10 zwischen Bern und Köniz gefunden werden kann. In der Studie wird eine Doppelgelenktrolleybus-Lösung mit teilweiser Oberleitung empfohlen. Um besser abzuschätzen, wo die Fahrleitungen zu stehen kommen, wurde mit einer Zusatzstudie abgeklärt, auf welchen Abschnitten Fahrleitungen realisiert werden sollen.

Die beiden Berichte liegen zur öffentlichen Mitwirkung vor. Wir laden Sie ein, bis am 19. Februar 2021 Stellung zu nehmen.

Vielen Dank und freundliche Grüsse

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Fachbereich Verkehr

1 - Ihre Angaben

Gemeinde/Institution/Verband/Partei/Unternehmen: Grünliberale Partei Köniz

Verantwortliche Person (Name/Vorname):

E-Mail: koeniz@grunliberale.ch

Telefon:

2 – Ausgangslage

Können Sie die Notwendigkeit für eine mittelfristige Lösung (ca. Zeitraum 2025–2040) nachvollziehen (vgl. Kap. 1: «Ausgangslage»)?

Ja / Eher Ja / Eher Nein / Nein

Erläuterung: Die Notwendigkeit kann grundsätzlich nachvollzogen werden, wenngleich unklar ist, wie sich verschiedene Entwicklungen, insbesondere die Verbreitung von Homeoffice und der Trend zur Benutzung des Velos, langfristig auf die ÖV-Nachfrage auswirken. Es sollte aus unserer Sicht nicht im Vorhinein ausgeschlossen werden, dass die mittelfristige Trolleybus-Lösung auch über das Jahr 2040 hinaus ausreicht.

3 – Kapazität

Sind Sie mit dem Ergebnis der Studie einverstanden, dass es für die mittelfristige Lösung einen Doppelgelenkbus braucht, damit ausreichende Transportkapazitäten für die Bevölkerung zur Verfügung stehen?

Ja / Eher Ja / Eher Nein / Nein

Erläuterung: Wir verweisen zunächst auf unsere Bemerkungen zu Frage 2. Was die konkrete Fahrzeugtechnik anbelangt, ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen aus unserer Sicht klar die naheliegendste Lösung.

4 – Energieversorgung

Ist für Sie nachvollziehbar, dass aufgrund der technischen Gegebenheiten beim Doppelgelenkbus ein Trolleybussystem mit abschnittsweiser Fahrleitung resultiert (vgl. Ausführungen in Kap. 4.4 «Bestvariante»)?

Ja / Eher Ja / Eher Nein / Nein

Erläuterung: Wir unterstützen die Bemühungen, die Buslinie 10 auf Elektroantrieb umzustellen. Wir begrüßen es ausserdem, wenn, zumindest ausserhalb des städtischen Bereichs, möglichst wenige Fahrleitungen eingesetzt werden. Auch wenn heute ein Betrieb komplett ohne Fahrleitungen auf der Linie 10 aktuell noch nicht möglich sein sollte, muss der technische Fortschritt im Auge behalten werden, um die Gelegenheit nicht zu verpassen, auf weitere Fahrleitungen zu verzichten.

5 - Zusatzstudie Fahrleitungen

Die Zusatzstudie kommt zum Schluss, dass mehrere der geprüften Varianten gemäss der Bewertungskriterien sehr nahe beieinander liegen (vgl. Kap. 5.4 «Empfohlene Varianten»), und schlägt deshalb drei mögliche Bewertungsszenarien vor (Szenario 1: Priorität auf den betrieblichen Aspekten; Szenario 2: Priorität auf den städtebaulichen Aspekten; Szenario 3: Priorität auf den wirtschaftlichen Aspekten). Sind die dargestellten Szenarien und daraus resultierenden Variantenempfehlungen für Sie nachvollziehbar und vollständig?

Ja / Eher Ja / Eher Nein / Nein

Erläuterung: Der Bericht zeigt nachvollziehbar und transparent die Aspekte der Bewertung der verschiedenen Varianten der Fahrleitungen auf. Auch hier gehen wir davon aus, dass die technische Entwicklung in ein paar Jahren weitere Möglichkeiten für den Fahrleitungsbau bereithalten wird.

6 - Zusatzstudie Fahrleitungen

Teilen Sie die Empfehlung der Zusatzstudie Fahrleitungen, die vier Varianten 2a, 2b, 3a und 3b weiterzuverfolgen?

Ja / Eher Ja / Eher Nein / Nein

Erläuterung: Wir bevorzugen grundsätzlich Variante 2b, da diese entlang des Liebefeld Parks ohne Fahrleitungen auskommt, was wir aus städtebaulichen Gründen begrüßen. Mit Blick auf die Kosten ist aber auch Variante 3b denkbar. Beim Weiterverfolgen der Varianten sollte insbesondere geprüft werden, ob die Installation von Fahrleitungen entlang des Liebefeld Parks allfälligen Anpassungen an der Schwarzenburgstrasse im Rahmen der Entwicklung des Areals Liebefeld Mitte in den Weg kommt: Namentlich muss vermieden werden, dass zuerst Fahrleitungen installiert werden, die aufgrund von baulichen Anpassungen der Schwarzenburgstrasse später versetzt oder angepasst werden müssen. Dadurch würde der Kostenvorteil von Variante 3b fraglich.

7 - Weitere Bemerkungen?

Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn die Wendeschleife beim Schloss bei der bestehenden Haltestelle realisiert werden kann. Eine Verschiebung an die Muhlernstrasse sollte nur dann realisiert werden, wenn bei der Haltestelle «Schloss» keine befriedigende Lösung gefunden werden kann. Wir regen deshalb an, nochmals zu prüfen, ob für die Haltestelle «Köniz Schloss» nicht auch eine Gestaltung möglich wäre, bei der das Überstreichen der Fussgängermarkierung vermieden wird. Diese Fussgängermarkierung liegt genau auf dem Fussweg zwischen Köniz Zentrum und Schliern. Der Fussweg führt direkt am Schloss vorbei, da auf der anderen Seite der Muhlernstrasse zwischen dem Oberstufenzentrum Köniz und Schliern ein Fussgängerbot besteht.