

Bereich Verkehr

Spitalgasse 34

Postfach 5965

3001 Bern

Tel. 031 310 50 90

Fax 031 310 50 81

Email verkehr@bernmittelland.ch

www.bernmittelland.ch

Tram Region Bern

Buskonzept Kleinwabern

Auswertung der Mitwirkung

Genehmigt an der Sitzung der Kommission Verkehr vom 15. Juni 2010

Ausgangslage

In der Gemeinde Köniz ist zwischen 2012 und 2020 die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern vorgesehen. Zudem soll in diesem Gebiet im Zeitraum 2014–2017 die neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern entstehen. Mit der neuen S-Bahnhaltestelle und der Tramverlängerung ist es notwendig, die bestehende Tangentiallinie 29 aus dem Wangental und die regionale Postautolinie 340 ab Niedermuhlern aus dem Längenberg auf ihre Linienführung zu überprüfen.

Im Rahmen des Projekts «Buskonzept Kleinwabern» hat sich die Variantenkombination mit einer Verknüpfung aller ÖV-Linien bei der S-Bahnhaltestelle in Kleinwabern herauskristallisiert. Bei einer Verknüpfung mit der S-Bahn ist es zweckmässig, auf der Linie 29 in Abstimmung mit der S-Bahn (statt den heutigen 10'-Takt in den HVZ) den 15'-Takt anzubieten und die Linie in beiden Richtungen durch die Alpenstrasse zu führen, da sonst durch die Parallelführung der Linie 9 und 29 in der Seftigenstrasse ein ÖV-Überangebot entsteht. Die Linie 340 soll gegenüber heute bis zur S-Bahnhaltestelle Kleinwabern eingekürzt werden.

Mit dem vorgeschlagenen Konzept bleiben, bei gleichzeitiger bester ÖV-Verknüpfung zwischen dem Tram, den Buslinien und der S-Bahn, die wesentlichen Merkmale der Ortserschliessung Wabern und der Tangentialfunktion nach Köniz erhalten.

Zusammenfassung

Mitte März 2010 wurde das im Rahmen von Tram Region Bern (TRB) von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland erarbeitete «Buskonzept Kleinwabern» in die Mitwirkung gegeben. Bis Ende Mai 2010 gingen Rückmeldungen der Gemeinde Köniz und Wald, vom AöV, vom Wabern-Leist, vom VCS, von drei Transportunternehmungen sowie von vier Parteien und 7 Privaten ein.

Die Rückmeldungen sind grösstenteils positiv. Die im Rahmen des Projekts «Buskonzept Kleinwabern» definierte Bestvariante (A2/B2) mit einer Verknüpfung aller ÖV-Linien bei der S-Bahnhaltestelle Kleinwabern wird grundsätzlich unterstützt. Es wird u.a. auf die problematische Linienführung via Alpenstrasse und auf die Notwendigkeit eines bedarfsgerechten Taktes bzw. eines dichteren Taktes in der HVZ hingewiesen. Die Frage der Abstimmung des Taktes der S-Bahn (15'-Takt) mit dem Takt der Linie 29 wird kontrovers diskutiert. Ebenfalls erwähnt wird die Erschliessung des Gymnasiums Lerbermatt. Die Problematik des Schülerverkehrs ist im Auge zu behalten.

Eingegangene Stellungnahmen

Kantonale Ämter und Gemeinden

Gemeinde Köniz
Gemeinde Wald
Amt für öffentlichen Verkehr

Verbände / Vereine / Parteien

Wabern Leist
VCS
CVP Köniz
Grüne Köniz
Grünliberale Partei Köniz
SP Köniz

Transportunternehmen (TU)

Bernmobil
BLS
PostAuto Region Bern

Private

Peter Isli	PR1
Marianne und Peter Kropf-Gübeli	PR2
Felix Naef	PR3
Pierre Pestalozzi	PR4
Vreny Vogt	PR5
Bruno Williner	PR6
Claudia Williner	PR7

Haben keine Ergänzungen: –

Verzichten auf eine Stellungnahme: –

Auswertung der eingegangenen Fragebogen

Gemeinden, Kanton, Verbände und Transportunternehmungen

Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Wald	– Nur teilweise, vgl. Bemerkungen	– Wird zur Kenntnis genommen.
VCS	– Die Studien sind sorgfältig durchgeführt worden. Dem Anliegen nach einer optimalen Vernetzung aller ÖV- Linien wurde mit der Variante ÖV-Drehscheibe Kleinwabern (Variantenkombination A2/B2) Rechnung getragen.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Bermobil	– Bermobil begrüsst den vorliegenden Schlussbericht des Buskonzeptes Kleinwabern vom 9. Oktober 2009 und ist der Ansicht, dass die Ziele der Studie erreicht wurden. Basierend auf der Analyse werden die verschiedenen Angebotsvarianten aufgezeigt. Wir erachten die Variantenansätze mit den entsprechenden Würdigungen und dem Fazit als richtig. Auch mit dem Variantenvergleich und den Folgerungen sind wir einverstanden. – Die Kombivariante A2/B2, bei der sowohl die Linie 29 als auch die Linie 340 zur künftigen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern geführt werden, ist die Bestvariante.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PostAuto	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu Frage 2: Analyse (Kapitel 1-5)

Wie beurteilen Sie die Analyse?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Wald	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bedürfnisse der Sekundarschule Kehrsatz sind nicht erwähnt. - Zur Bewertung Linienersatz Postauto Wabern oder Kleinwabern wären die Kenntnis der Zielorte Wabern/ Einzugsgebiet Tramlinie 9/ weitere von Nutzen. - Seit Fahrplanwechsel im Dez. 2009 haben die Verstärkungskurse Morgenspitze einwärts im Kehrsatz keinen Anschluss mehr auf die S3. Dies zeigt, dass der Fahrplan instabil ist. Oft kommt es vor, dass das Postauto in Wabern nach der Abfahrtszeit des Folgekurses nach Niedermuhlern ankommt. - Die Verstärkungskurse bedienen in der Gegenflutrichtung die Haltestelle Kühlewil Heim und nicht Kühlewil Abzweig wie im Bericht dargestellt. - Nur Kurse nach 8 Uhr fahren weiter ins Zentrum Bern. - Die beschriebenen idealen Umsteigeverhältnisse Postauto-Tram funktionieren in der Spitzenzeit nicht. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Bemerkung ist richtig. Die Bedürfnisse werden v.a. für das Fahrplanverfahren von Bedeutung. - Frühere Untersuchungen haben gezeigt, dass die Hauptnachfrage Mattenhof/Monbijou und Bahnhof/ Innenstadt sind. - Problematik ist bekannt. An der Fahrplanstabilität der S-Bahn wird gearbeitet. - Besten Dank für den Hinweis. - Grundsätzlich fahren keine Kurse ins Zentrum (Ausnahme: Dienstfahrten). - Bei einem 6'-Takt des Trams spielen allfällige Verspätungen von Postauto oder Tram nur noch eine geringe Rolle.
VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Trotz der geringen Nachfrage an der Buslinie 29 in Kleinwabern und Wabern ist diese Linie für die Anwohner ein wertvoller Quartierbus. Für die Anwohner im Eichholz und der Aare zugewandten Siedlungen in Kleinwabern ist es die einzige ÖV Linie, welche als lokales Transportmittel, für Erschliessungsbedürfnisse (Migros, Coop, etc.) als Tangente nach Köniz/ Niederwangen sowie als Zubringerdienst zur Tramlinie 9 genutzt wird. Diese Bedürfnisse sind nach unserer Ansicht nicht auf den S-Bahn Takt ausgerichtet und bedingen eine Einbehaltung des 10' Taktes in der Hauptverkehrszeit. - Die beidseitige Linienführung der Linie 29 durch das Quartier in Kleinwabern (anstatt Einweg über die Seftigenstrasse) bringt für die Anwohner einen Mehrwert. Durch die engen Verhältnisse scheint uns eine beidseitige Verkehrsführung in 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird so nicht geteilt. Die Bedeutung für das Quartier ist unbestritten, ein 15'-Takt ist immer noch ein gutes Angebot und durchaus vergleichbar mit anderen Quartieren in der Agglomeration Bern. Der S-Bahn-Takt ist auf der Seite Niederwangen zweifellos bedeutender als auf der Seite Kleinwabern. Im Zentrum von Köniz wird mittelfristig ein 7½'-Takt angemessen sein. - Einschätzung wird so nicht geteilt. Die Busse müssen nicht kreuzen und fahren in einem angemessenen Takt. Alternative Routen wurden keine gefunden.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>der Alpenstrasse jedoch unrealistisch. Die Alpenstrasse ist heute eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse (Zone 30), wird rege als Veloverbindung Kehrsatz benutzt, dient als Schulwegverbindung für Primarschüler und hat beidseitig Parkplätze. Bereits jetzt ist das Durchkommen des Busses 29 teilweise erschwert und verursacht Verspätungen im Fahrplan. Hier müssen noch detaillierter Abklärungen getroffen und nach Alternativen gesucht werden.</p>	
<p>PostAuto Region Bern</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="613 499 1099 531">– Übersichtlich und strukturiert dargestellt. <li data-bbox="613 547 1335 730">– Anmerkung zu Kapitel 5.1 Frequenzen 2008, Linie 340, S. 11: Die Nachfrage, resp. die Umsteiger beim Bahnhof Kehrsatz sind im Jahr 2009ff deutlich gestiegen, da im Konzept 2009 die Umsteigebeziehung Bus-Bahn in Kehrsatz (wieder) angeboten werden konnte (vgl. Konzept Gantrisch 2009). Steigerung der Ein-/Aussteiger von 2008 zu 2009 an der Haltestelle Kehrsatz Bahnhof +65%. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1346 499 1861 531">– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. <li data-bbox="1346 547 1861 571">– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu Frage 3: Angebotsvarianten (Kapitel 6)

Sind Sie mit den Variantenansätzen einverstanden? Ist die Würdigung und das Fazit der Kombivarianten nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Wald	– So oder so ist eine Anschlusssicherung oder mindestens eine Information, vor allem verspätete S-Bahn → Postauto überfällig	– Einschätzung wird geteilt.
PostAuto Region Bern	– Anmerkung zu Kapitel 6.2, Linie 340, S. 14: die Umsteigebeziehung Bus-Bahn an der Haltestelle Kehrsatz Bahnhof ist nach Möglichkeit in allen Varianten weiterhin anzubieten.	– Einschätzung wird geteilt.

Zu Frage 4: Variantenvergleich (Kapitel 7)

Ist aus Ihrer Sicht die vorgenommene Vorausscheidung von Varianten nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Gemeinde Köniz	<p>Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> – In Kleinwabern mit der neuen S-Bahnhaltestelle ein ÖV-Verknüpfungspunkt der S-Bahnlinie 3 (Bern–Belp–Thun), der Tramlinie 9 (Wankdorf–HB–Wabern), der Ortsbuslinie 29 (Niederwangen–Köniz–Wabern) und der Regionalbuslinie 340 (Niedermuhlern–Kehrsatz–Wabern) entsteht – Verschiedene Varianten der Linienführung 29 geprüft wurden, welche z.T. mit einem erheblichen Angebotsausbau verbunden sind – Mit der Bestvariante A2/B2 das Grünau-/Weyergutquartier weiterhin gut mit dem ÖV erschlossen wird – Die Linie 29 nicht mehr in einer Schlaufenfahrt über die Alpenstrasse–Seftigenstrasse, sondern in beiden Fahrtrichtungen über die Alpenstrasse geführt wird – In den Mitwirkungseingaben von Parteien und Einzelpersonen aus der Gemeinde Köniz die Bestvariante A2/B2 auf eine breite Zustimmung stösst – Der Gemeinde bei der Umsetzung der Bestvariante Investitionskosten in der Grössenordnung von 350'000 bis 450'000 Fr. für die Anpassung der Haltestellen-Infrastruktur auf der Linie 29 (ohne Verknüpfungspunkt Kleinwabern) entstehen – Dieses Konzept erst nach der Fertigstellung der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern umgesetzt wird. – Vor diesem Hintergrund stimmt der Gemeinderat der Variantenkombination A2/B2 zu. 	<ul style="list-style-type: none"> – Einschätzung ist richtig und Entscheid des Gemeinderats wird begrüsst.
Gemeinde Wald	<ul style="list-style-type: none"> – Beurteilung Linie 340/ Verknüpfung S-Bahn vgl. Bemerkung – Aussagen zu den Verknüpfungen müssten mit den effektiven Umsteiger-Zahlen gewichtet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Aus der Sicht der Region ist eine Verknüpfung sowohl in Kehrsatz als auch in Kleinwabern wichtig. – Einschätzung wird geteilt, falls zwischen den beiden Umsteigepunkten priorisiert werden muss.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> - Für die Betriebsstabilität sind nach wie vor die Barrierschliesszeiten und Verspätungen von S3 und S4/S44 massgebend. - Die Aussage „... der Umstieg auf die Tramlinie 9 in Richtung Stadt bei der Haltestelle Eichholz ist nicht optimal gelöst auf S. 37 ist nicht nachvollziehbar (Wegstrecke kann nicht weniger? sein, Smart-Info ist vorhanden). 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Diese Aussage bezieht sich auf die betriebliche Abwicklung. Die Haltestelle Eichholz von Tram und Postauto befindet sich vor dem Kreisel im Mischverkehr. In der Tendenz ist das Postauto am Morgen stadteinwärts verspätet. Auch wenn das gemäss Fahrplan vorgesehene "Anschluss-Tram" in der Seftigenstrasse nur wenige Fahrzeuge vor dem Postauto ist, kann es im Mischverkehr trotz Sichtkontakt den Anschluss nicht gewährleisten (würde den Individualverkehr zu lange aufhalten). Mit einer vom Individualverkehr getrennten Haltestelle könnte das Tram überholt werden und warten, bis das Postauto hinter dem Tarm steht. In Anbetracht des 6'-Taktes beim Tram ist diese gelegentlich vorkommende Unzulänglichkeit zwar un schön aber nicht gravierend.
AöV	<ul style="list-style-type: none"> - Die vorliegende Planung ist richtig und erfüllt die gestellten Anforderungen. Das untersuchte Variantenspektrum ist vollständig. - Das AöV stimmt der Kombivariante A2/B2 zu. - Die Führung der Linie 29 via Alpenstrasse und Lindenweg in beide Richtungen im 15-Minutentakt erscheint dem AöV eine zwingende Vorgabe, damit keine unnötige Konkurrenzierung der verlängerten Tramlinie 9 geschaffen wird. - Die gute Ausgestaltung der Umsteiganlage in Kleinwabern ist für die Akzeptanz als Umsteigeknoten zentral. In Richtung Stadt unterstützt das AöV ein Umsteigen von der Buslinie 340 aufs Tram bei einer kombinierten Tram-/Bushaltestelle Lindenweg vor dem Kreisel. So kann die heute in Wabern Eichholz bestehende Anschlussqualität mindestens aufrechterhalten werden. - Der Umsteigepunkt in Kehrsatz wird für die Linie 340 für den Längenberg nach wie vor seine Bedeutung behalten. Dies weil die örtliche Umsteigesituation relativ gut ist, aber auch weil die Sicherheit, den Anschlusszug (bzw. den Anschlussbus) zu erreichen, immer grösser sein wird als in Kleinwabern. - Die im Bericht aufgeführten Abfahrtszeiten müssen später noch einmal verifiziert werden (Viertelstundentakt S-Bahn). Dies ändert aber nichts an der grundsätzlichen Beurteilung der 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	Varianten.	
VCS	<ul style="list-style-type: none"> – Erachtet die Variantenkombination A2/B2 als Bestvariante, sieht jedoch noch einige Problempunkte (siehe 5) 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Detailfragen müssen sicher bei der Erarbeitung des Fahrplans noch geklärt werden.
BLS	<ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschlagene Variante A2/B2 ist aus unserer Sicht der BLS die beste Lösung. BLS unterstützt damit die Umsetzung dieser Kombivariante. – Bei der Weiterplanung muss allerdings besonders auf die Sicherstellung der Anschlüsse zwischen S-Bahn und der Buslinie nach Niedermuhlern/Riggisberg geachtet werden. Da diese regionale Buslinie im Halbstundentakt und in den Randzeiten lediglich im Stundentakt verkehrt sind zwingend stabile Anschlüsse zu planen. Die Verkehrszeiten sind daher bei der Weiterplanung nochmals sorgfältig zu prüfen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Einschätzung wird geteilt.
PostAuto Region Bern	<ul style="list-style-type: none"> – Ja. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zu Frage 5: Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen

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

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Wie erwähnt (unter 2) dürfte eine beidseitige Linienführung durch die Alpenstrasse problematisch sein. Alternativen durch Einwegführung durch Parallelstrasse? - Der 10'-Takt in der HVZ auf der Linie 29 sollte für die Erschliessbarkeit des Quartiers beibehalten werden. Ein spezielles Augenmerk muss bei der Linie 29 weiterhin auf die Gymnasialschule Lebermatte gerichtet werden. Bereits heute entstehen, trotz der zusätzlichen Kurse, Engpässe durch Schüler. Diesen wird bei einem allfälligen 15' Takt zu wenig Rechnung getragen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Parallelstrassen wurden geprüft. Die Platzverhältnisse sind jedoch nicht schwieriger als in der Alpenstrasse bzw. praktisch unmöglich. - Einschätzung bezüglich des 10'-Takts wird nicht geteilt. Demgegenüber ist die Problematik des Schülerverkehrs im Auge zu behalten. Mit spezifischen Massnahmen (Zusatzkurse u.a.) kann das Problem besser und günstiger gelöst werden.
BLS	<p>Bemerkungen zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit der Erstellung einer neuen Bahn-Haltestelle und der Verlängerung der Tramlinie wird ein attraktiver Umsteigepunkt geschaffen. Kleinwabern wird durch die Verknüpfung von S-Bahn mit den Tram- und Buslinien zu einem ÖV-Knotenpunkt. Da der zentrale Nutzen beim Umsteigepunkt liegt, geht die BLS davon aus, dass die neue Haltestelle nur in Kombination mit der Tramverlängerung gebaut wird. Die Finanzierung der Tramverlängerung ist noch nicht gesichert ist. Ohne die Umsteigefunktion hätte die Haltestelle einen zu geringen Nutzen. - Eine Haltestelle Kleinwabern bedingt zwingend die Erstellung einer Doppelspur Wabern b. Bern - Kehrsatz Nord. Diese Doppelspur ist im Rahmen der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern sowieso vorgesehen, da sie zur Umsetzung des Bahnangebots (Zugskreuzungen) nötig ist. - Korrektur zur S. 8: Ab 2012 können die Zugskreuzungen nicht zwischen Kleinwabern und Kehrsatz Nord stattfinden, da eben die Doppelspur erst später realisiert wird. - Aus heutiger Sicht ist der früheste Realisierungszeitpunkt der neuen Haltestelle Kleinwabern 2016. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. Potenzial z.Z. „nur“ für die S-Bahnhaltestelle zu klein. - Einschätzung wird geteilt. - Besten Dank für den Hinweis. - Einschätzung wird geteilt.

Quartierorganisationen, Vereine, Parteien und Private

Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> – Der Leist erwartete eine seriöse Prüfung der Linienführungen und eine übersichtliche Darstellung der Ergebnisse. Dieser Erwartungen wurden erfüllt. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Ja, es ist eine ausführliche Studie, die alle Varianten darstellt. Leider sind im Bericht zu viele Wiederholungen bei den einzelnen Varianten zu den jeweiligen Busverbindungen vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Linienführungen wurden sachgemäss geprüft und die Überprüfung wurde übersichtlich und nachvollziehbar dargestellt. Die Erwartungen an eine seriöse Ausführung des Auftrags wurden damit erfüllt. Diese Beurteilung stimmt so aber nur für die engere Auslegung des Auftrags. Eine breitere Analyse der Situation wäre – auch ohne Trammerschliessung – angebracht. – Nach neusten optimistischen Informationen kann die Tram- und S-Bahnerschliessung bestenfalls 2015 bis 2018 erfolgen. Möglicherweise aber auch erste einige Jahre später. Der Bächtelenacker, mit rund 200 Wohnungen und mehr als 26'000 m² BGF, wird aber bereits in den nächsten Jahren überbaut werden. Die Erschliessungssituation für das neue Baugebiet sowie für das bestehende Einkaufszentrum Maygut ist heute als eindeutig unzureichend zu bezeichnen. Deshalb wäre es sinnvoll, im Buskonzept oder parallel dazu eine Variante als Übergangslösung auch für die Option ohne Trammerschliessung vorzusehen. Eine Überprüfung der Haltestellen auch ohne Tram und S-Bahnerschliessung ist notwendig. – Die suboptimale heutige Erschliessungsqualität für das Maygut (indirekte und lange Busfahrt, teilweise nur 30'-Takt) 	<ul style="list-style-type: none"> – Die Linie 29 wurde letztmals 2004 überprüft und es wurden Anpassungen vorgenommen. Sollte die Tramverlängerung nicht erfolgen, dann besteht für diese Linie bezüglich der Linienführung kein Handlungsbedarf. Mit dem 15'-Takt der S-Bahn im Wangental entsteht jedoch ein Handlungsbedarf (Sicherung der Transportkette). – Grundsätzlich wird die Tramverlängerung gleichzeitig wie die S-Bahnhaltestelle realisiert. Zu diesem Zeitpunkt ist eine Anpassung der Linienführung der Busse zweckmässig. Ein Teil (Hochhaus) des Bächtelenackers von der heutigen Endhaltestelle der Linie 9 erschlossen. – Bei der Realisierung des Maygutes wurde unterlassen, eine ÖV-Erschliessung sicherzustellen. Mit der Weiterentwicklung des Gebiets Kleinwabern entsteht nun

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>führt denn so auch zu einem tiefen Modalsplit für den ÖV. Bei einem starken Ausbau des ÖVs – den wir ausdrücklich befürworten würden – würde der Anteil steigen. Dieser Grundsatz (Angebot schafft Nachfrage und Erhöhung des ÖV Modalsplits) wurde im Konzept zu wenig Rechnung getragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beim Bus 29 darf zudem nicht nur der Ast Wabern alleine angeschaut werden. Eine allfällige (gewünschte Taktausdünnung) würde auch den Ast Ried/Niederwangen tangieren sowie die Erschliessung Lebermatt. Die relativ schlechte Erschliessungssituation Ried/Niederwangen ist eines der grössten Nachteile dieses neuen Baugebietes und des grössten ESP Wohnens des Kantons. Eine zusätzliche Ausdünnung und Verschlechterung der Qualität kann deshalb nicht das Ziel sein. 	<p>die Chance diesen Fehler zu korrigieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine Abstimmung des Fahrplans zwischen der S-Bahn und der Tangentiallinie 29 ist zwingend. Bezüglich der Verdichtung des Angebots im zentralen Bereich der Linie bestehen erste Konzepte. Zu gegebenem Zeitpunkt und in Kenntnis der Nachfrage, sind diese Konzepte zu konkretisieren.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Ziele der Studie sind erreicht. Es ist begrüssenswert, dass an der öffentlichen Veranstaltung im Bächtelenacker vom 31. März 2010 neben dem Buskonzept auch die Tramverlängerung vorgestellt wurde. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR1	<ul style="list-style-type: none"> – Zum Teil. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen.
PR2	<ul style="list-style-type: none"> – Einseitige Beurteilung, nicht vollständig durchdacht. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen.
PR3	<ul style="list-style-type: none"> – Ja, Erwartungen wurden durch diese ausführliche Projektstudie über die Neuerungen des ÖV erreicht. – Einschränkung: Die Privatverkehrssituation (Verkehrsstaus bei Stosszeiten bei Tramstationen 9 Sandrain und Gurtenbahn Richtung Süd bzw. Wabern/Eichholz stadtwärts) wären ebenfalls eine gründliche Studie wert. Dies auch in Anbetracht des bevorstehenden Bevölkerungszuwachs (z.B. Bächtelenacker mit Hochhaus oder bei der Gurtentalstation, dem ex-Bierbrauereigelände). 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Die Seftigenstrasse ist für 20'000 Fahrzeuge konzipiert. Mehrverkehr wird über die Pförtneranlagen gesteuert. Die Nutzungserweiterungen sind unter diesen diesen Voraussetzungen geplant worden.
PR4	<ul style="list-style-type: none"> – Nicht ganz, da die Studie den Variantenfächer zu wenig öffnet und kaum innovative Ideen einbringt. Synergien mit den Linien 27 und/oder 31 werden ausser acht gelassen. Zudem ist den Waberern reiner Wein einzuschenken: Es ist völlig undenkbar, dass nebst der Tramverlängerung (die zusätzliche Betriebskosten von ca. 1 Mio Fr/Jahr generiert) der 10'-Takt in den HVZ im Abschnitt Wabern - Kleinwabern aufrecht erhalten bleiben kann. Busseitig sind Mehrkosten gegenüber dem Ist-Zustand ausgeschlossen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Parallel zum Buskonzept Kleinwabern wurden die Linien 27 und 31 untersucht und gewisse Anpassungen vorgeschlagen. Es wurde immer klar kommuniziert, dass mit dem Anschluss an die S-Bahn bzw. mit dem 15'-Takt der S-Bahn auch Anpassungen beim Takt der Linie 29 notwendig sind.
PR5	<ul style="list-style-type: none"> – Das Ziel der Studie wurde erreicht. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR6, PR7	<ul style="list-style-type: none"> - Es fehlen Kostenschätzungen, Umbauzeit, Auflistung der Massnahmen zur nötigen Strassenverbreiterung (Fällen von Allee-Bäumen, Versetzen von Stützmauern, Enteignung von privatem Grund). 	<ul style="list-style-type: none"> - Kostenauswirkungen zum Buskonzept liegen vor.

Zu Frage 2: Analyse (Kapitel 1-5)

Wie beurteilen Sie die Analyse?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> – Wir beurteilen die Fragestellung, den Auftrag und die Darstellung der Gegebenheiten als korrekt und sachgerecht. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Analysen sind grossmehrheitlich korrekt und nachvollziehbar. – Buslinie 29: In keinem Wort wird erwähnt, dass der Busbahnhof Köniz eigentlich auch Umsteigepunkt von der S6 Richtung Lebermatt/Wabern ist. In der Abbildung 2 wird Köniz ganz ausgeblendet. Aktuell ist der Fahrplan so gestaltet, dass der Bus 29 zeitgleich von der Haltestelle beim Bahnhof Köniz startet wie die S6 von Schwarzenburg im Bahnhof Köniz einfährt. – Mit einer neuen Wendeschleife und der Wartezeit in Kleinwabern hätte auch die Fahrplangestaltung auf der ganzen Linie 29 analysiert werden können. – Linie 340: Es wird dargestellt, dass aktuell das Umsteigen in Kehrsatz nicht immer optimal ist (Querung der Strasse). Müsste bei der Variante A2/B2 nicht das Umsteigen vor allem in Kleinwabern erfolgen (ausser nach Belp)? Wie ist die Busverbindung auf den Fahrplan der S3 beim Umsteigen in Kleinwabern abgestimmt? 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Problematik ist bekannt, auch wenn es vom Fahrplan her nicht so sein sollte. An der betrieblichen Stabilität der beiden Linien wird gearbeitet. – Wird bei der Umsetzung erstellt und war nicht Bestandteil des Konzeptauftrages. – Wichtig ist, dass mindestens an einem Ort gut umgestiegen werden kann. Umsteigen nach Belp ist zwar weniger bedeutend aber auch nachgefragt.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Analyse ist sorgfältig, detailliert und nachvollziehbar. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR1	<ul style="list-style-type: none"> – Sie ist in Ordnung. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR2	<ul style="list-style-type: none"> – Fehlerhaft bezüglich der Region Wabern-Kleinwabern. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zur Kenntnis genommen.
PR3	<ul style="list-style-type: none"> – Positiv, gründlich fundiert. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR4	<ul style="list-style-type: none"> – Etwas zu knapp geraten. Z.B. fehlen nähere Angaben zur sehr unterschiedlichen Kursauslastung pro Streckenabschnitt, zum Tagesgang der Fahrgastfrequenzen und zur Quantität der Umsteigevorgänge (Linie 29 <-> S-Bahn / Tram / Gurtenbahn / andere Buslinien). – Die grossen Mängel der aktuellen asymmetrischen 	<ul style="list-style-type: none"> – Einschätzung ist teilweise richtig. Es geht hier jedoch in erster Linie um einen Grundsatzentscheid. Vollständigkeit ist nicht nötig. – Einschätzung wird nicht geteilt. Das Konzept wurde 2004

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	Linienführung und damit verbunden der sehr dringende Handlungsbedarf (nicht erst mit der Tramverlängerung!) werden zu wenig betont.	letztmals revidiert. Die Linien-führung war Gegenstand ausführlicher Diskussionen. Bis zur Tramverlängerung existiert bezüglich Anpassung der Linienführung in Klein Wabern kein Bedarf.
PR5	– Die Analyse ist sorgfältig und nachvollziehbar.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR6, PR7	<ul style="list-style-type: none"> – Nach Gemeindeaussage ist nur die Überbauung „Bächtelen“ vorgesehen. Damit gibt es sicher zu wenig Trampassagiere, die eine Streckenverlängerung nach Kleinwabern rechtfertigen. – Es ist unglaublich, wenn die zuständige Gemeinderätin eine Umzonung weiterer Gebiete ablehnt und trotzdem eine Tramverlängerung vorantreibt (ab Sandrain hat es schon jetzt wenig Passagiere) 	<ul style="list-style-type: none"> – In Kleinwabern kann ein optimaler Umsteigepunkt für Reisende aus dem ganzen Gürbetal und aus Teilen des Längenbergs realisiert werden. Zudem können heute nicht erschlossene Quartiere wie Kleinwabern endlich erschlossen werden. – Die laufende Ortsplanungsrevision hat gezeigt, dass im Moment genügend Bauzonen vorhanden sind. Zudem bindet ein parlamentarischer Auftrag den Gemeinderat. Langfristig werden sich jedoch neue Rahmenbedingungen ergeben.

Zu Frage 3: Angebotsvarianten (Kapitel 6)

Sind Sie mit den Variantenansätzen einverstanden? Ist die Würdigung und das Fazit der Kombivarianten nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> – Die Variantenansätze sind gut dargestellt und nachvollziehbar. Dank der Informationsveranstaltung vom 31. März wurden sie mit ihren wichtigsten Folgen, insbesondere den Einkürzungen, noch besser verständlich. Würdigung und Fazit sind plausibel. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Die Varianten sind gut dargestellt und das Fazit ist verständlich. – Auf S. 15 muss ein besserer Anschluss und eine bessere Umsteigemöglichkeit beim Bahnhof Köniz ebenfalls als zwingenden Punkt aufgenommen werden. – Ein 15'-Takt des Busses 29 ist zu begrüssen und würde ideal mit den S-Bahnhaltestellen Niederwangen, Köniz und Kleinwabern übereinstimmen, da die S-Bahnen auf allen Linien früher oder später den 15' Takt einführen werden. Das Umsteigen beim 10'-Takt ist folglich nur bei jedem dritten Bus ideal. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Als Zielsetzung richtig. Da die Linie 29 mit den S-Bahnen im Wangental, nach Schwarzenburg und im Gürbetal verknüpft ist, müssen Prioritäten gesetzt werden. – Einschätzung wird geteilt.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Der Varianteansätze sind gut dargestellt und nachvollziehbar. Die Würdigungen und die Fazite sind plausibel. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Grünliberale Partei Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Anmerkung zur Variante A1/B2: Da bei dieser Variante keine direkte Verknüpfung zwischen Linie 340 und Linie 29 mehr gegeben wäre, müssten Schülerinnen und Schüler des Gymnasiums Köniz-Lerbermatt aus dem Längenberg auf dem Schulweg neu zweimal umsteigen. 	<ul style="list-style-type: none"> – Feststellung ist richtig.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> – Ist mit den Variantenansätzen einverstanden und das Fazit der Kombivarianten ist nachvollziehbar. Die SP gibt der Variante A2/B2 den Vorzug. 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR2	<ul style="list-style-type: none"> – Kombivarianten A2/B1, A2/B2 sind nicht nachvollziehbar: Die Überbauung Bächtelenacker ist projektiert. Sie wird nicht erwähnt und ihre Anbindung an ÖV ist nicht gewährleistet, wenn Bus 29 die Alpenstrasse in beiden Richtungen bedient. 	<ul style="list-style-type: none"> – Der Bächtelenacker wird mit dem Tram erschlossen.
PR3	<ul style="list-style-type: none"> – Einverstanden mit den angebotenen Varianten. – Allerdings fehlt betr. Tram 9 die Prüfung, ob die Station 	<ul style="list-style-type: none"> – Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. – Solange die Tramverlängerung Kleinwabern im Rahmen

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>Eichholz nicht auch Richtung Wabern wieder aktiviert werden sollte: Sie bedient das Zentrum Wabern mit u.a. Coop-Einkaufszentrum, Reformierte Kirche, Kulturzentrum Bernau und Einzugsgebiet Eichholz. Wenn die Station vor dem Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) läge, könnte dafür die ehem. Endstation Wabern Richtung Grünau/Weyerstrasse verschoben werden (die Bewohner des Einzugsgebiets Weyergut und des Seniorenheims Grünau wären Ihnen bestimmt dankbar). Die Arbeitnehmer des Industriegebiets am Quellenweg inkl. Bundesamt für Zuwanderung, Integration und Auswanderung hätten einen nur unwesentlich längeren Gehweg.</p> <p>– Vorschlag für Namensgebung Tramstationen in Wabern: Gurtenbahn, Eichholz, Weyergut (anst. Wabern, wegen Verwechslungen mit Kleinwabern für Ortsunkundige), Maygut (bei Maygutstrasse), Kleinwabern. Der Name Bächtele, dem übrigens von der Tramlinie weit entfernten Erziehungsheim für Knaben, eignet sich nicht als Stationsname.</p>	<p>des Tram Region Bern nicht realisiert wird, macht eine Haltestelle "Eichholz" der Tramlinie 9 stadtauswärts vor dem Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) keinen Sinn, da der Abstand zur Endstation zu gering wäre. Zudem wäre die Anordnung einer Haltestelle in diesem Bereich aufgrund der Ein- und Ausfahrt baulich problematisch. Mit der Tramverlängerung Kleinwabern ist geplant, die Haltestelle "Eichholz" stadteinwärts beizubehalten. Die Haltestelle stadtauswärts ist im Bereich der heutigen Wendeschleife geplant.</p> <p>– Wird geprüft.</p>
PR4	<p>– Das Umsteigepotenzial S-Bahn Gürbetal <-> Linie 29 in Kleinwabern wird massiv überschätzt – eine optimale Verknüpfung S-Bahn Gürbetal <-> Linie 29 v./n. Köniz am Bahnhof Wabern würde wohl einiges mehr bringen. Die symmetrische Linienführung via Alpenstrasse nach Kleinwabern ist zweckmässig (die Variante mit "Rückwärtsfahrt" zur heutigen Tramendstation ist in der Tat wenig sinnvoll); doch erscheint die Platzierung der Endhaltestelle unmittelbar vor Migros/Denner bedarfsgerechter.</p> <p>– Was die Postautolinie angeht, leuchtet das Ziel einer Vermeidung von Parallelfahrten zum Tram ein; doch bedeutet der neue Umsteigepunkt in Kleinwabern eine leicht längere Fahrzeit gegenüber dem Ist-Zustand mit der optimalen Verknüpfung im Zentrum Wabern. Interessant wäre die Analyse, wie viel der Ein-/Aussteiger an der heutigen Postauto-Endstation aufs Tram umsteigen und wie viel Ziel/Quelle in Wabern selbst haben. Für all die letztgenannten (vermutlich >25% aller Postauto-Fahrgäste zwischen Kleinwabern und Zentrum Wabern) bedeutet das neue Buskonzept eine Verschlechterung (zusätzlicher Umsteigevorgang) – es seien deshalb Zweifel an der Zweckmässigkeit des Linienendpunktes Kleinwabern angebracht. Auch für die Umsteiger Postauto Längenberg <-> S-Bahn bringt ein Umsteigepunkt Kleinwabern gegenüber jenem in Kehrsatz</p>	<p>– Das Potenzial S-Bahn – Linie 29 wird nicht überschätzt, es ist in Kleinwabern unbestrittenermassen klein.</p> <p>– Die Fahrzeit verändert sich nur unwesentlich. Richtung Bern steigen heute an der Postauto-Endstation rund 70% der Fahrgäste um auf das Tram Nr. 9. Während den Stosszeiten sind es bis zu 90%. Richtung Niedermuhlern kommen ca. 70% der Fahrgäste vom Tram Nr. 9. Während den Stosszeiten sind es bis zu 90 %.</p>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	keine Vorteile. – Fazit: Ein systemreiner ÖV-Knoten Kleinwabern erscheint als Ziel verlockend, doch erscheint bei einer detaillierten Beurteilung das Kosten-Nutzen-Verhältnis für Postauto und Buslinie 29 insgesamt eher ungünstig.	– Einschätzung wird so nicht geteilt. In Kleinwabern kann bezüglich der räumlichen Verhältnisse die beste Umsteigesituation im Korridor angeboten werden.
PR5	– Die Variantenansätze sind gut dargestellt und nachvollziehbar. Der Variante A2/B2 ist unbedingt den Vorzug zu geben.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR6	– Die Kombivariante mit dem Zusammenlegen der Haltestellen BLS-Bahn, Niederwangen-Wabernbus, Längenbergbus ist sehr vernünftig. Aber statt in Kleinwabern (mit sehr viel Aufwand) könnte der Umsteigeknoten auch an der heutigen Endstation 9 (Wabern) realisiert werden mit einer BLS-Station an Quellenweg (ehemals Anschlussgeleise der Gasbahn aus dem Marzili) und Aufgeben der wenig benützten BLS Wabern bei der Gurtenbahn.	– Lösungsansatz ist so nicht umsetzbar (fehlende Platzverhältnisse). Haltestelle Wabern soll beibehalten werden.

Zu Frage 4: Variantenvergleich (Kapitel 7)

Ist aus Ihrer Sicht die vorgenommene Vorausscheidung von Varianten nachvollziehbar?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> - Der Variantenvergleich ist schlüssig dargestellt und wurde an der Informationsveranstaltung zusätzlich gut erläutert. - Der Vorstand des Wabern-Leists unterstützt die Variantenkombination A2/B2 als Bestvariante mit den meisten Vorteilen und den geringsten Nachteilen. Dies insbesondere, weil mit dieser Variante <ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet Kleinwabern weiterhin gut angeschlossen bleibt. Das ist aufgrund der Distanzen und der Hanglage für die Anwohnerschaft unbedingt nötig. - Die wichtige Tangentialfunktion der L29 nach Köniz und die Schulwegerschliessung innerhalb von Wabern und zum Gymnasium Lebermatt für Schülerinnen und Schüler aus Kleinwabern erhalten bleibt. - Eine optimale ÖV-Verknüpfung zwischen Bus, Tram und S-Bahn gewährleistet wird. - Stichfahrten zum Friedhof Nesslerenholz möglich bleiben. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
CVP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Die Folgerungen sind korrekt und die einzige gut vertretbare Variante ist die Variante A2/B2 mit dem neuen Knoten Kleinwabern. Der 10' Takt muss aus genannten Gründen auf einen 15'-Takt vermindert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Der Variantenvergleich ist schlüssig und wurde an der Informationsveranstaltung zusätzlich gut erläutert. Auch für die Grünen Köniz resultiert die Variantenkombination A2/B2 als Bestvariante mit den meisten Vorteilen und den wenigsten Nachteilen. - Die Grünen finden es wichtig, dass das Gebiet Kleinwabern nicht mit Einkürzungen abgehängt wird, sondern weiterhin gut erschlossen bleibt. Der Bus im Quartier ist für die Anwohnerschaft als Zubringer zum Tram und zur S-Bahnhaltestelle aufgrund der Distanzen und der Topografie 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>(Hanglage) unverzichtbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausserdem ist die Linie 29 mit ihrer Tangentialfunktion unerlässlich für die direkte Erschliessung innerhalb der Gemeinde nach Köniz und Niederwangen. Eine weitere wichtige Funktion hat der Bus auch als Schulwegerschliessung innerhalb von Wabern und zum Gymnasium Lebermatt für die Schülerinnen und Schüler aus Kleinwabern, insbesondere bei schlechtem Wetter und in den kälteren Jahreszeiten. Die Varianten A1 ohne direkten Einbezug von Kleinwabern kommen für die Grünen Köniz deshalb auch nicht in Frage. - Und schliesslich überzeugt die Variante A2/B2 auch mit ihrer optimalen ÖV-Verknüpfung zwischen Bus, Tram und S-Bahn. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Grünliberale Partei Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Stimmt den Schlussfolgerung zu, dass die Variante A2/B2 die beste ist. Die S-Bahn- und die Tram-Haltestelle prädestinieren Kleinwabern als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs. Die Analyse zeigt, dass die Einrichtung dieses Knotenpunkts auch in der Praxis funktioniert und gegenüber heute insgesamt als vorteilhaft betrachtet werden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Erachtet den Variantenvergleich und die Folgerungen als richtig. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR2	<ul style="list-style-type: none"> - Das Areal Weyergut ist Landwirtschaftszone, von einer Überbauung ist nicht die Rede. Somit ist ihre Schlussfolgerung bezüglich Nachfragesteigerung 100% falsch. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird nicht geteilt, da Kleinwabern ein optimaler Umsteigepunkt für das Gürbetal mit Ziel Wabern/Monbijou/Mattenhof ist.
PR3	<ul style="list-style-type: none"> - Ja, Lösung A2 / B2 ziehe auch ich vor, falls Linie 29 durch 15'-Takt bedient wird, um das Kreuzen von Bussen auf den recht engen Alpen- und Viktoriastrasse zu vermeiden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt.
PR4	<ul style="list-style-type: none"> - Vgl. obgenannte Vorbehalte. Zumindest für die HVZ könnte z.B. eine Linienverknüpfung 29/31 ins Auge gefasst werden: Ausserholligen - Hst. Bahnhof Niederwangen (auf der Brücke, Perronzugang per neuem Lift) - Köniz - Kleinwabern im 15-Min-Takt und überlagernd 15-Min-Takt Mösli (Wendepunkt unterhalb Alterspflegeheim Tilia) - Köniz - Zentrum Wabern – eine solche Variante wäre wohl deutlich bedarfsgerechter (bessere ÖV-Anbindung fürs dicht bebaute Mösliquartier, grösstes Potenzial zwischen Köniz - Lerbermatt/ Wabern, umsteigefreie Verbindungen Köniz/Ried - Hallmatt/Bümpliz Süd/Ausserholligen) und kostenneutral. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Linie 29 ist bereits heute eine relativ lange Linie. Eine weitere Verlängerung müsste (wenn schon) eher Richtung Brünnen angedacht werden. Der Wendepunkt unterhalb des Altersheims Tilia wurde geprüft und als nicht realisierbar eingestuft (enge Platzverhältnisse, viel Privatland müsste beansprucht werden und erheblicher Widerstand der Bevölkerung).
PR5	<ul style="list-style-type: none"> - Der Variantenvergleich wurde gut dargestellt und ist nachvollziehbar. 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
PR6, PR7	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="613 284 1317 467">– Wenn schon eine Tramverlängerung nach Kleinwabern, dann unbedingt die Variante Migrostankstelle als Wendeschleife vorsehen. Der vorgesehene Kulturverschleiss (mit altem Fruchtbaumbestand) im Balsigergut ist unsinnig. Das Argument, das Migrosland sei zu teuer ist nicht stichhaltig, auch das Land der Balsigerstiftung wird seinen Preis haben, besonders wenn nur noch diese Variante besteht. <li data-bbox="613 483 1317 619">– Birken müssen erhalten bleiben. Beide Varianten zeigen, dass die Seftigenstrasse für eine Tramverlängerung zu eng ist. Der Rückstau der Autos wird verlängert, beide Varianten sind gefährlich für Velofahrer und das Überqueren der Strasse für Fussgänger schwierig. 	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1346 284 2020 363">– Die räumlichen Verhältnisse bei der Migrol-Tankstelle sind sehr eingeschränkt. Mittel- bis langfristig ist der Standort östlich des Mayguts zweckmässiger. <li data-bbox="1346 483 2020 539">– Wird der Projektorganisation des Tramprojekts weitergeleitet.

Zu Frage 5: Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen

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

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Wabern-Leist	<ul style="list-style-type: none"> - Die Angebotsvarianten, die das Gebiet Kleinwabern abhängen (A1 Varianten) kommen für den Vorstand des Wabern-Leist unter keinen Umständen in Frage. Diese Varianten bedeuten eine klare und nicht akzeptable Verschlechterung der Erschliessung von Kleinwabern mit dem ÖV. Das Gebiet kann (z.B. bei Umbauten) zudem städtebaulich verdichtet werden, was die Bevölkerungszahl in Zukunft noch erhöhen dürfte. - Kreuzungen der Busse L29 auf der Alpenstrasse sind aus Sicherheitsgründen wenn immer möglich zu vermeiden. - Zeitweise Stichfahrten zum Friedhof Nesslerenholz sind zu ermöglichen. - Wenn möglich, wäre ein Takt von 7.5' während den HVZ wünschenswert. - Je nachdem wie der Finanzierungsentscheid auf Bundesebene für das Projekt ausfällt, könnte sich die gewünschte Tram- und S-Bahnerschliessung erheblich verzögern. Der Bächtelenacker wird aber bereits in den nächsten Jahren mit voraussichtlich rund 200 Wohnungen überbaut werden. Deshalb sollte im Zusammenhang mit der Realisierung der Überbauung Bächtelenacker unbedingt eine Übergangslösung, z.B. mit einer zusätzlichen Bushaltestelle „Bächtelenacker“ geprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt. - Wird mittelfristig im zentralen Bereich der Linie geprüft. - Kurzfristige Massnahmen sind je nach Entscheid des Bundes und Baufortschritt zu prüfen.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Den Kreuzungen der Busse L29 auf der Alpenstrasse ist ein besonderes Augemerck zu widmen. Aus Sicherheitsgründen sind sie immer wenn möglich zu vermeiden. - Zeitweise Stichfahrten zum Friedhof Nesslerenholz sind wichtig und zu ermöglichen. Denn ein öffentlicher Friedhof muss für Besucherinnen und Besucher mit dem ÖV erreichbar sein. - Wenn möglich wäre ein Takt von 7.5' während der Hauptverkehrszeiten wünschenswert. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung wird geteilt. - Einschätzung wird geteilt. - Wird mittelfristig im zentralen Bereich der Linie geprüft.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> - Wie unter Punkt 1 erwähnt ist eine zwischenzeitliche Verbesserung der Linienführung des Busses 29 (Haltestellen) im Zusammenhang mit der Realisierung der Überbauung Bächtelenacker nötig. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurzfristige Massnahmen sind je nach Entscheid des Bundes und Baufortschritt zu prüfen.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> - Es ist wohl kaum von der Hand zu weisen, dass der gegenwärtige 10'-Takt im Raum Kleinwabern eher schlecht ausgelastet ist – klammert man die Spitzenzeiten am Morgen aus. Eine Taktanpassung an die S-Bahn scheint uns allerdings nicht sinnvoll. Zudem halten die Züge aus beiden Richtungen sowieso nicht gleichzeitig. Es dürfte wenig NutzerInnen geben, welche vom Ortsbus auf die S-Bahn wechseln. Das Mobilitätsbedürfnis von Wabern in Richtung Gürbetal dürfte weiter nicht allzu gross sein und in der umgekehrten Richtung wird mehrheitlich von der S-Bahn auf das Tram umgestiegen und nicht auf den Ortsbus. - Viel wichtiger ist es, dass Lösungen umgesetzt werden, die der deutlich unterschiedlichen Belastung der Streckenabschnitte Rechnung tragen. Insbesondere der mittlere Abschnitt zwischen Wabern und Köniz weist eine sehr hohe Belastung auf. Hier ist eine Verbesserung auf einen 7,5- Takt anzustreben. Dieser Abschnitt wird intensiv genutzt und morgens, wenn die Schüler und Schülerinnen der Lerbermatt den Bus benutzen, sind die Platzverhältnisse unzumutbar eng. - In diesem Bereich gilt es dringend Entlastungsmöglichkeiten anzubieten. Der auf S. 34 des Berichts angetönte dichtere Takt im Zentrumsbereich Köniz ist deshalb auch im Zentrumsbereich Wabern ein dringendes Bedürfnis. Der 10'-Takt ev. der 7,5-Takt ist auch in den Stosszeiten am Mittag und Abend einzuhalten. Die Tramverlängerung darf nicht dazu führen, dass das Angebot auf der Linie 29 zwischen den Zentren Köniz und Wabern verschlechtert wird. Dies würde die Bevölkerung nicht verstehen! - Bei der Detailplanung muss man sich bewusst sein, dass die beidseitige Linienführung durch die Alpenstrasse einerseits grosse Belastung für die Anwohner darstellt und andererseits aufgrund der doch eher engen Verhältnisse das Kreuzen nicht ganz einfach ist. Dem ist bei der konkreten Ausgestaltung des Fahrplanes bestmöglich Rechnung zu tragen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Einschätzung bezüglich Umsteiger aus dem Gürbetal auf die Linie 29 wird geteilt. Der S-Bahn-Anschluss ist jedoch im Wangental bedeutender und zwingend vorzunehmen. - Einschätzung wird geteilt. Ein 7½'-Takt ist jedoch nur mit einem 15'-Takt kompatibel. - Die Taktverdichtung hängt in erster Linie von der Nachfrage ab. Auch muss eine sinnvolle Wendemöglichkeit bestehen. Der definitive Entscheid wird jedoch erst im Zusammenhang mit der effektiven Einführung der Taktverdichtung gefällt. - Einschätzung wird geteilt.
PR1	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verlängerung der Tram 9 ist begrüssenswert, allerdings nicht auf Kosten des Busses 29 im Quartier Kleinwabern und auf gar keinen Fall auf Kosten einer Überbauung des 	<ul style="list-style-type: none"> - Wird zur Kenntnis genommen. Die Frage des Weyergutes ist eine Frage der Raumordnungspolitik der Gemeinde.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	Weyerguts (heute Landwirtschaft)!!!	
PR2	<ul style="list-style-type: none"> - Die Alpenstrasse ist eine Quartierstrasse mit offiziellem Veloweg. Nachdem im Areal Weyergut keine Fussgänger und keine Velofahrer mehr geduldet sind, wird die Alpenstrasse vermehrt als Schulweg, Spazierweg und zum Velofahren benutzt - speziell auch sonntags von Familien mit Kleinkindern auf Minivelos. - Das Kreuzen der Ortsbusse an der Alpenstrasse wird zum Gefahrenherd für die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Bitte um Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte. 	<ul style="list-style-type: none"> - Problematik ist bekannt und ist u. E. lösbar. - Gefragt ist ein Fahrplan bei dem sich die Bussen nicht im Bereich der Alpenstrasse kreuzen.
PR3	<ul style="list-style-type: none"> - Als die Gemeindevertreter kürzlich der Waberner Bevölkerung das Projekt vorstellten, wurde auf die Frage nach dem langen Gehweg zur Endstation Kleinwabern (bei der S-Bahn) geantwortet, dass eine weitere Station des Tram 9 an der Seftigenstrasse (Nähe Lindenweg) zu liegen käme. PR3 fand in der Studie keinen entsprechenden Vermerk, und hofft aber, dass diese Tramstation auch tatsächlich vorgesehen ist. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ist so vorgesehen.
PR4	<ul style="list-style-type: none"> - Dringendes Anliegen: Konzeptoptimierung für die Linie 29 nicht erst mit der Tramverlängerung, sondern möglichst schon auf den FP 2012 hin umzusetzen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Das Konzept wurde letztmals 2004 angepasst. Aus Sicht der Gemeinde und der Region besteht z.Z. kein Handlungsbedarf.
PR5	<ul style="list-style-type: none"> - Sollte der 15' Takt eingeführt werden sollte darauf geachtet werden, dass in den Spitzenzeiten (morgens, mittags und abends) der 7,5' Takt eingeführt werden. Eine Verkürzung der Route von Köniz bis Gurtenbahn könnte die Bedürfnisse abdecken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ist für den zentralen Bereich der Linie (Köniz-Wabern) so geplant.
PR6, PR7	<ul style="list-style-type: none"> - In Wabern sollen in den nächsten 20 Jahren keine neuen Bauzonen entstehen. Eine Tramverlängerung ist unwirtschaftlich. Kann der S-Bahnanschluss nicht beim bestehenden Tramwendeplatz gebaut und derjenige bei der Gurtenbahn aufgehoben werden? - Sollte ein Zusammenschliessen der beiden Gemeinden Köniz/Kehrsatz vorgesehen sein, wäre eine Tramverlängerung bis Kehrsatz zu diskutieren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eine neue S-Bahnhaltestelle bei der heutigen Tramendstation bei gleichzeitiger Aufhebung der Haltestelle Wabern ist, neben den technischen Schwierigkeiten, aus unserer Sicht nicht zweckmässig. Die Frage, wie sich Kleinwabern weiterentwickeln soll, wird sich der Bevölkerung wieder in ca. 15 Jahren stellen. - Die Frage der Tramverlängerung nach Kleinwabern wurde geprüft und aus Kosten-Nutzen-Überlegungen verworfen. Die S-Bahn erschliesst Kehrsatz besser als ein verlängertes Tram.