



Linie 10 Bern - Köniz

Doppelgelenktrolleybus (DGTB) mit teilweiser Fahrleitung
Bericht zur öffentlichen Mitwirkung vom 14.03.2022 – 10.05.2022

Motivation und Dank

Der vorliegende Mitwirkungsbericht gibt einen Überblick über das vom 14. März bis 10. Mai 2022 durchgeführte Mitwirkungsverfahren zum Projekt "Doppelgelenktrolleybus (DGTB) mit teilweiser Fahrleitung". Er zeigt auf, wie und in welcher Form die einzelnen Anliegen und Begehren von BERNMOBIL, dem Kanton Bern sowie den Behörden der Gemeinde Köniz und der Stadt Bern berücksichtigt werden.

Die eingegangenen Mitwirkungseingaben wurden soweit möglich zusammengefasst und mit einer Stellungnahme aus dem Projekt versehen. Sollten Unklarheiten bestehen, so ist das Projektteam gerne bereit, diese in einem persönlichen Dialog zu klären.

Das Projektteam und die Behördenmitglieder der Gemeinde Köniz und der Stadt Bern danken allen Mitwirkenden für das rege Interesse an der Umgestaltung der Linie 10 Bern-Köniz.

Inhaltsverzeichnis

Motivation und Dank	1
1 Vorhaben	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Projektziele	4
1.3 Weiteres Vorgehen	4
2 Mitwirkungsverfahren	5
2.1 Öffentliche Mitwirkung	5
2.2 Zusammenfassung	6
3 Auswertung	7
3.1 Beantwortung der Stellungnahmen	7
3.1.1 Frage 1: Was ist ihr Gesamteindruck vom Projekt?	8
3.1.2 Frage 2: Wie beurteilen Sie das Konzept der teilweisen Fahrleitungen?	10
3.1.3 Frage 3: Wie beurteilen Sie die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen?	12
3.1.4 Frage 4: Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?	14
3.1.5 Frage 5: Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?	23
3.1.6 Frage 6: Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit der Haltestellen?	28
3.1.7 Frage 7: Wie beurteilen Sie die Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss?	31
3.1.8 Frage 8: Haben Sie weitere Anregungen zum Projekt?	34
3.2 Fazit und Einbezug in das Projekt	37
4 Anhang	38

1 Vorhaben

1.1 Ausgangslage

In der Hauptverkehrszeit verkehrt die Buslinie 10 bereits heute im 2.5-Minuten-Takt und kann entsprechend nicht mehr weiter verdichtet werden. Dennoch sind die Platzverhältnisse in den Bussen häufig sehr knapp. Bei einer weiteren Verdichtung der Taktzeiten steigt die Gefahr von Paketbildungen (mehrere Busse hintereinander) und eines instabilen Fahrplans weiter an. Zudem wird die Nachfrage aufgrund der Entwicklung von Köniz längerfristig weiter zunehmen. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und den Fahrplan zu stabilisieren, müssen Busse mit einer höheren Personenkapazität eingesetzt werden.

Ein Teil der Busflotte der Linie 10 kommt 2024/25 an das Ende ihrer Lebensdauer und muss ersetzt werden. Deshalb bietet sich 2024/25 als optimaler Zeitpunkt für einen Wechsel des Fahrzeugtyps und somit für eine mittelfristige Lösung (2025 bis 2040) an.

In einer Studie der RKBM¹ (Regionalkonferenz Bern Mittelland) wurde geprüft, welches mittelfristig die beste Lösung für eine Kapazitätserhöhung ist. Die Studie kommt zum Schluss, dass die Umstellung auf Doppelgelenkbusse mit teilweiser Fahrleitung die geeignetste Lösung darstellt. Längerfristig (ab 2040) sind laut «Netzstrategie öffentlicher Verkehr Kernagglomeration Bern»² der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ein Tram oder eine RBS-Verlängerung als Lösung möglich.

Zur Ausgestaltung des Angebots fand vom 16. Dezember 2020 bis 19. Februar 2021 eine öffentliche Mitwirkung der RKBM statt. Aus dem daraus folgenden Mitwirkungsbericht³ (22. April 2021) geht hervor, dass die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse (DGTB) mit teilweiser Fahrleitung auf breite Unterstützung stösst.

Nach Abschluss der Mitwirkung von 2021 wurde das Projekt unter den Projektpartnern BERN-MOBIL, Stadt Bern, Gemeinde Köniz und Kanton Bern OIK II gestartet. Es konnte für das Gesamtprojekt ein Vorprojekt erarbeitet werden. Die Projektierung umfasst sowohl Anpassungen an Haltestellen als auch die Stromversorgung der Busse.

Die Linie 10 wird zukünftig nur noch zwischen Bern Bahnhof und der Endhaltestelle Schliern in Köniz verkehren. Die Auftrennung der heutigen Linie 10 am Bahnhof Bern erfolgt aufgrund der Erstellung des Trams Bern Ostermündigen, welches in Zukunft die Strecke Bern Bahnhof - Ostermündigen Oberfeld abdecken wird.

Die Umstellung der Strecke und somit die Inbetriebnahme der neuen Linie 10 nach Schliern ist für Dezember 2025 vorgesehen.

¹ Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) Buslinie 10 Bern-Köniz

² Netzstrategie öffentlicher Verkehr Kernagglomeration Bern

³ Linie 10 Bern-Köniz: Mitwirkungsbericht

1.2 Projektziele

Die Ziele des Projektes sind die Entschärfung des Kapazitätsproblems durch eine Erhöhung der Kapazität pro Fahrzeug sowie eine Erhöhung der Stabilität der Buslinie durch eine Lockerung des Fahrplankontakts.

Ein weiteres Ziel ist es, die Linie 10 mit umweltfreundlichen Fahrzeugen zu betreiben. Mit der Beschaffung der neuen Busse werden gemäss der Unternehmensstrategie von BERNMOBIL in Zukunft nur noch fossilfreie Fahrzeuge auf der Linie 10 eingesetzt. Mit den vorgesehenen Doppelgelenktrolleybussen (DGTB) kann ein wichtiger Beitrag im Sinne der Unternehmensstrategie von BERNMOBIL und generell für die klimapolitischen Ziele der beteiligten Partner geleistet werden.

1.3 Weiteres Vorgehen

Nachdem das Vorprojekt abgeschlossen wurde, wird nun von der Bauherrenorganisation mit Vertretern von BERNMOBIL, Köniz, Kanton Bern und der Stadt Bern ein Bauprojekt ausgearbeitet. Auf Basis der Mitwirkungseingaben werden im Bauprojekt mögliche Optimierungen geprüft und vorgenommen. Das Bauprojekt dient als Grundlage für die Bewilligungsverfahren (Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht und Strassenplanverfahren nach kantonalem Recht). Grundeigentümer sowie weitere Personen, welche vom Projekt direkt betroffen sind, können ihre Rechte im Rahmen des Bewilligungsverfahrens wahrnehmen.

Die Projekttermine können der Abbildung entnommen werden.

Phase/Tätigkeit	2020				2021				2022				2023				2024				2025			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Gesamtvorhaben																								
Vorstudien																								
Mitwirkung zur Studie mittelfristiges Angebot																								
Vorprojekt																								
Mitwirkung zum Vorprojekt																								
Bauprojekt																								
Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt																								
Ausführungsprojekt / Submission																								
Realisierung																								
Inbetriebnahme																								★

Abbildung 1: Rahmenterminplan

2 Mitwirkungsverfahren

2.1 Öffentliche Mitwirkung

Mitwirkung der Interessensgemeinschaften, Bevölkerung und von politischen Parteien	<p>Die Mitwirkung fand vom 14. März bis 10. Mai 2022 statt. Die Mitwirkungsunterlagen dazu wurden online auf den Webseiten der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz aufgeschaltet. Weiter wurden diverse Interessensgemeinschaften direkt per Mail angeschrieben.</p> <p>Die Mitwirkungseingaben erfolgten in Form eines vorgegebenen Fragebogens.</p>	
Mitwirkungsveranstaltung	<p>Zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Projekt organisierten die Gemeinde Köniz sowie die Stadt Bern eine Sprechstunde, wozu alle interessierten Personen eingeladen waren. Aufgrund ausbleibender Anmeldungen für die Sprechstunden wurden diese nicht durchgeführt.</p>	
Eingaben	<p>Die im Rahmen der Mitwirkung eingegangenen Stellungnahmen wurden erfasst. Die Eingaben können den folgenden zwei Beteiligungsgruppen zugeordnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politische Parteien und Interessensgemeinschaften 9 Eingaben • Einzeleingaben 12 Eingaben 	
Politische Parteien / Interessensgemeinschaften	<p>FDP</p> <p>GLP Köniz</p> <p>IGM</p> <p>IG ÖV</p> <p>Pro Velo</p> <p>Procap</p> <p>QM3</p> <p>SBV</p> <p>VCS</p>	<p>FDP. Die Liberalen Stadt Bern</p> <p>Grünliberale Partei Köniz</p> <p>IG Mattenhof</p> <p>Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Sektion Bern</p> <p>Pro Velo Bern</p> <p>Procap Schweiz - Fachstelle hindernisfreies Bauen Kanton Bern</p> <p>Quartiermitwirkung Stadtteil 3 Stadt Bern</p> <p>Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband</p> <p>VCS Regionalgruppe Bern</p>
Einzeleingaben	<p>I bis XII kennzeichnen die anonymisierten Eingaben von Einzelpersonen</p>	

2.2 Zusammenfassung

Die vorliegende Mitwirkung zeigt, dass die öffentliche Zustimmung für dieses Vorhaben weiterhin hoch ist: Drei Viertel aller Stellungnahmen beurteilen den Gesamteindruck des Projekts als "gut" oder "eher gut". Der Betrieb der Linie 10 Bern-Köniz mit Doppelgelenktrrolleybussen wird weithin als die geeignete Lösung betrachtet.

Die Umstellung auf fossilfreie Energieträger bildet einen Grundpfeiler des Projekts. Durch die im Bus mitgeführten Batterien in Verbund mit dem Ladesystem können die mit Fahrleitungen ausgestatteten Abschnitte reduziert werden. Das Konzept der teilweisen Fahrleitungen wie auch die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen findet eine breite Zustimmung.

Die gute Anbindung der Quartiere an den öV durch die Haltestellen soll wo möglich optimiert werden. Gleichzeitig werden die Haltestellen soweit im Rahmen des vorliegenden Projekts umsetzbar für den niveaugleichen Einstieg umgebaut. Die Haltestellen-Lage wird von rund drei Vierteln der Mitwirkenden als "gut" oder "eher gut" beurteilt. In den Antworten zu dieser Frage finden sich die Mehrzahl der kritischen Rückmeldungen, welche namentlich Velolanliegen betreffen. Mehrfach wird angemerkt, dass die Sicherheit und das durchgängige Fahren auf der Velohaupttroute Bern-Köniz durch die Fahrbahnhaltestellen ohne explizite Haltestellenumfahrung für die Velofahrenden nicht gegeben sei, da diese hinter dem Bus anhalten müssten. Veloumfahrungen wurden im Rahmen des Vorprojekts sowohl in Köniz als auch in Bern geprüft, mussten jedoch aufgrund von haltestellenspezifischen Restriktionen (namentlich enge Platzverhältnisse) mit Ausnahme der Haltestelle Weissenstein stadtauswärts verworfen werden. Die an den Haltestellen gewährleistete Fahrbahnbreite von 4,5 m erlaubt Velos das Überholen stehender Busse, soweit dies durch das Strassengefälle gefahrlos möglich ist. Bushaltestellen stellen grundsätzlich kein Verkehrssicherheitsproblem für Velos dar. Im Perimeter Sandwürfi-Dübystrasse steht weniger geübten Velofahrenden zudem eine Velonebenroute als Alternative zur Schwarzenburgstrasse zur Verfügung (der Ausbau des Abschnitts Muhlern-/Stapfenstrasse ist ein laufendes Vorhaben der Gemeinde Köniz).

Wo bauliche Anpassungen vorgenommen werden, dienen diese gleichzeitig der Errichtung eines niveaugleichen Einstiegs. Hinsichtlich Hindernisfreiheit wurde von der betreffenden Interessenorganisation anerkannt, dass der Vollerhöhung der Haltestellenkanten auf 22 cm im Projekt generell eine hohe Priorität eingeräumt wird. Bei einzelnen Haltestellen werden Optimierungen gewünscht, welche im weiteren Projektverlauf geprüft werden können.

Ein Spezialfall stellt die Wendeschleife Schloss Köniz dar, welche für das Wenden der Verstärkungskurse benötigt wird. Die Ausgestaltung der Wendeschleife Schloss wird von zwei Dritteln der Mitwirkenden als "gut" oder "eher gut" beurteilt.

Vereinzelte Kritik wird sowohl in Köniz als auch in Bern an den geplanten Fahrleitungsabschnitten entlang des Liebefeldparks, bzw. des Monbijouparks geäussert. In je einer Eingabe wird dafür plädiert, die Fahrleitungen entlang eines Parks in einen anderen Abschnitt zu verlegen. Hierzu ist zu bemerken, dass auf der Gesamtstrecke ein ausgewogenes Verhältnis von Abschnitten mit und ohne Fahrleitungen erreicht werden muss, um die genügende Stromversorgung der Busse zu gewährleisten. Die Fahrleitungen entlang der beiden Parks sind deshalb erforderlich und können nicht auf andere Streckenabschnitte verschoben werden.

3 Auswertung

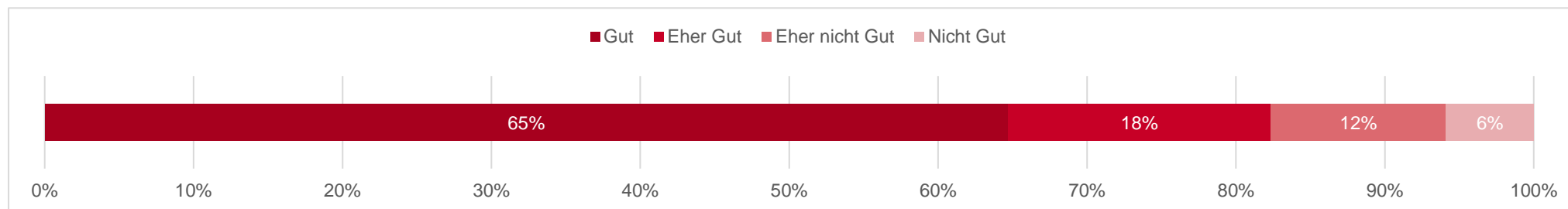
3.1 Beantwortung der Stellungnahmen

Alle Eingaben und Stellungnahmen werden nachfolgend aufgeführt. Die einzelnen Aussagen entsprechen dem originalen Wortlaut, wobei nur die Rechtschreibung korrigiert wurde.

Zur Darstellung der Multiple Choice Fragen wurde jeweils eine Grafik erstellt. Da nicht alle Mitwirkenden bei den verschiedenen Multiple Choice Fragen eine Rückmeldung gaben, variiert die Anzahl der erhaltenen Antworten von Frage zu Frage. Daher sind «keine Antworten» in den Grafiken nicht dargestellt.

3.1.1 Frage 1: Was ist ihr Gesamteindruck vom Projekt?

Auswertung Multiple Choice



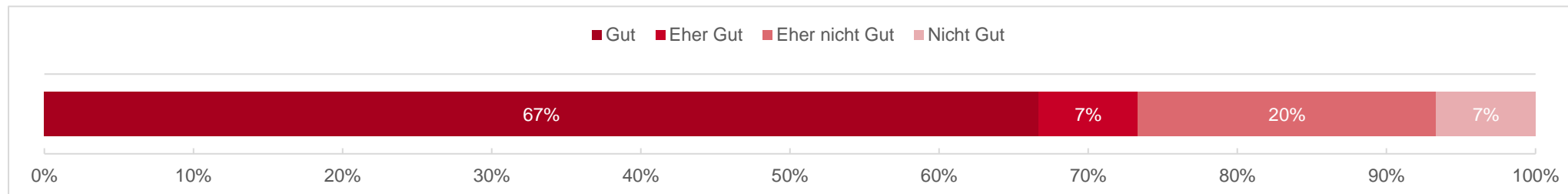
Grafik 1: Der Gesamteindruck des Projektes wird mehrheitlich positiv beurteilt. 4 der 21 Mitwirkungeingaben haben diese Multiple Choice ausgelassen und somit nicht beantwortet.

Wortrückmeldungen zur Frage 1 «Was ist Ihr Gesamteindruck vom Projekt?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
1	Optimierung Veloverkehr	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Die Schwierigkeit wird der Veloverkehr sein. Die Busse sind mit 25 Meter sehr lang und stellen für Velos ein Hindernis (Übersichtlichkeit) dar. Vor allem weil die Buslinie und Veloroute die gemeinsame Bahn haben. 	<ul style="list-style-type: none"> Doppelgelenktrolleybusse sind auf der Linie 20 seit mehreren Jahren auf den Hauptverkehrsachsen Nordring-Wyleregg-Wankdorf und Schanzenstrasse-Länggassstrasse unterwegs. Es besteht dort ein hohes Veloaufkommen, teilweise sind sie als Velohaupttrouten ausgebildet. Das Nebeneinander von Velo und Doppelgelenkfahrzeugen auf diesen Achsen hat nicht zu ausserordentlichen Problemen oder Risiken geführt.
		Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestellen behindern einen Ausbau der Strecke zu einer Velohauptroute. Es sollte davon abgewichen werden, dass die Haltestellen immer in beiden Richtungen exakt auf gleicher Höhe angeordnet werden. Das nimmt Platz und Spielraum weg und eine Optimierung für den Veloverkehr wird dadurch verunmöglicht. 	<ul style="list-style-type: none"> Die parallele Platzierung von Haltestellen ist nicht eine zwingende Vorgabe, sondern ergibt sich im Einzelfall aus den örtlichen Gegebenheiten (Erreichbarkeit, Umsteigebeziehungen, geteilte Haltestellen mit anderen Linien [Synergie]). Insbesondere können hindernisfreie Haltestellen nur an geraden Strassenabschnitten platziert werden.

Wortrückmeldungen zur Frage 1 «Was ist Ihr Gesamteindruck vom Projekt?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
2	Abstimmung mit anderen Projekten	QM3	<ul style="list-style-type: none"> Das vorliegende Projekt muss mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) und der Anknüpfung nach Ostermundigen reibungslos abgestimmt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Koordination mit weiteren grossen Bauvorhaben ist gewährleistet. Für das vorliegende Projekt sind im Raum Bahnhof keine baulichen Massnahmen erforderlich, somit wird die Abstimmung mit Zukunft Bahnhof Bern nicht als kritisch erachtet. Die Anknüpfung nach Ostermundigen kann durch kurze Umsteigewege am Bahnhof Bern gewährleistet werden.
3	Unterstützung	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt Trolleybus/Elektrobus ist bestimmt zukunftsgerichteter als die heutigen Diesel- und Gasbusse. Das bedeutet vor allem auch bzgl. Lärmbelastung 	<ul style="list-style-type: none"> Einschätzung wird geteilt.
		VCS	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich ist die Stossrichtung von Doppelgelenk-Trolleybussen mit abschnittweiser Oberleitung gut und begrüssenswert. 	<ul style="list-style-type: none"> Rückmeldung wird mit Genugtuung zur Kenntnis genommen.
		II	<ul style="list-style-type: none"> Das Projekt wird sehr unterstützt! 	<ul style="list-style-type: none"> Rückmeldung wird mit Genugtuung zur Kenntnis genommen.
4	Mangelnde Erklärung	VCS	<ul style="list-style-type: none"> Was aber generell fehlt ist eine gut dokumentierte und nachvollziehbare Begründung für die gewählten einzelnen Massnahmen bzw. mögliche Alternativen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Varianten wurden in der vorangehenden Phase 'Machbarkeit / Variantenevaluation' unter der Leitung der Regionalkonferenz Bern Mittelland detailliert abgeklärt. Dokumentiert sind die Ergebnisse in den unter Ziffer 1.1 erwähnten Berichten.
5	Kreisel Köniz	VII	<ul style="list-style-type: none"> Es wird nicht erklärt, warum der Doppelgelenkbus nicht beim Kreisel Köniz Schloss wenden kann. 	<ul style="list-style-type: none"> Beim Kreisel Köniz Schloss könnte mit einem Doppelgelenkbus gewendet werden, jedoch fehlt dort der Platz, um die Warte-/Ausgleichszeit ausserhalb des Strassen- und Busverkehrs abzuwarten. Dies ist wichtig, damit der Bus anschliessend auf die Fahrplanzeit wieder Richtung Bern Bahnhof verkehren kann.

3.1.2 Frage 2: Wie beurteilen Sie das Konzept der teilweisen Fahrleitungen?

Auswertung Multiple Choice



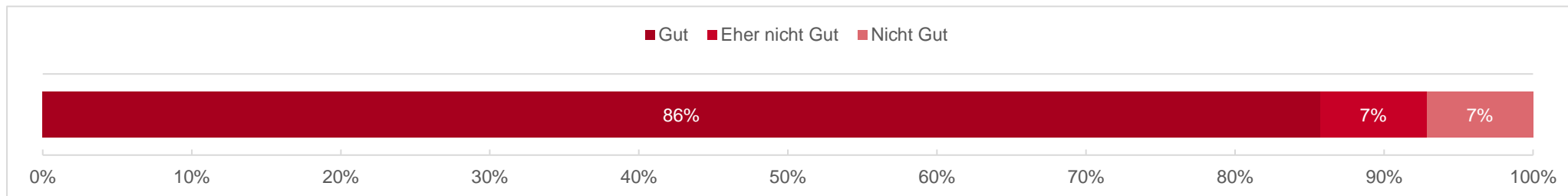
Grafik 1: Das Konzept der teilweisen Fahrleitung wird mehrheitlich positiv beurteilt, wobei 6 der 21 Mitwirkungseingaben diese Frage ausgelassen und somit nicht beantwortet haben.

Wortrückmeldungen zur Frage 2 «Wie beurteilen Sie das Konzept der teilweisen Fahrleitung?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
6	Fahrleitung beim Liebefeld Park	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Wir hätten eine Lösung ohne Fahrleitung entlang dem Liebefeld Park bevorzugt. 	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss Simulationen kann mit dem gewählten Fahrleitungsabschnitt bestmöglich die erwarteten betrieblichen Gegebenheiten abgedeckt werden. Alternativ wäre eine leistungsfähige Ladeinfrastruktur in Schliern notwendig geworden. Mangels Platz wäre es nicht möglich gewesen, diese Infrastruktur für die betrieblich notwendigen zwei abzustellenden Busse zur Verfügung zu stellen.
		VCS	<ul style="list-style-type: none"> Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wieso die Variante 2a (evtl. zusätzlich mit Ladestation an der Endhaltestelle) gewählt wurde. Die Notwendigkeit von Fahrleitungen entlang dem Liebefeld Park (und dem noch zu entwickelnden Neubauareal Liebefeld Mitte) ist nicht ersichtlich. Eine abschliessende Beurteilung deshalb schwer möglich. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Variante 2a wurde ausfolgenden Gründen gewählt: Eine Simulation der Stromversorgung zeigte den stabilsten Betrieb gegenüber den anderen Varianten (auch bei Störungen, Verspätungen und Umleitungen) Platzbedarf an der Endhaltestelle Schliern: Bei anderen Varianten würden gemäss Fahrplan drei Doppelgelenktrolleybusse vor Ort sein. Zwei davon müssen gleichzeitig Laden können. Geringerer Fahrzeugbedarf gegenüber den anderen Varianten.

Wortrückmeldungen zur Frage 2 «Wie beurteilen Sie das Konzept der teilweisen Fahrleitung?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
7	Fahrleitung ab Eigerplatz	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Eine Fahrleitung ab dem Eigerplatz wäre sinnvoller. Vor allem in Anbetracht der Bäume welche die Mühlemattstrasse säumen. Das würde eine Oberleitung durch das Wohnquartier Mühlemattstrasse verhindern. 	<ul style="list-style-type: none"> An der Haltestelle Eigerplatz ist es wegen der Tramfahrleitung nicht möglich, dass der Trolleybus automatisch die Stromabnehmer heben kann und an der Fahrleitung in Richtung Köniz fahren kann.
		V	<ul style="list-style-type: none"> Eine Oberfahrleitung durch die Quartierstrasse Mühlemattstrasse finde ich nicht ideal, es wäre besser, wenn diese erst beim Eigerplatz beginnen würde, die dann auf der Hauptstrasse nach Köniz (Schwarzenburgstrasse) geführt wird. In der schmalen Quartierstrasse ist zu wenig Platz. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrleitungsabschnitte müssen einigermaßen gleichmässig über die gesamte Strecke verteilt sein, um die Energieversorgung der Busse in stabiler Art und Weise sicherzustellen. Deshalb ist eine Fahrleitung auf der Mühlemattstrasse erforderlich. Bäume im Strassenraum sind nicht auf dem gesamten Abschnitt, sondern nur zwischen Mattenhofstrasse bis Philosophenweg vorhanden.
8	Unterstützung des Konzepts	IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Konzept entspricht einer optimalen Lösung. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
		QM3	<ul style="list-style-type: none"> Die notwendige Fahrleitung im Stadtteil 3 von der Haltestelle Monbijou bis an die Gemeindegrenze wird begrüsst. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
		III	<ul style="list-style-type: none"> Dieses Konzept ist sehr innovativ und wird als zukunftsweisend beurteilt! 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
9	Verankerung an Hausfassaden	XII	<ul style="list-style-type: none"> Werden die Fahrleitungen auch an den Hausfassaden verankert? 	<ul style="list-style-type: none"> Ja, teilweise werden die Fahrleitungen an den Hausfassaden verankert. Dies erfolgt vor allem dort, wo das Stellen von Masten nicht möglich ist.

3.1.3 Frage 3: Wie beurteilen Sie die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen?

Auswertung Multiple Choice



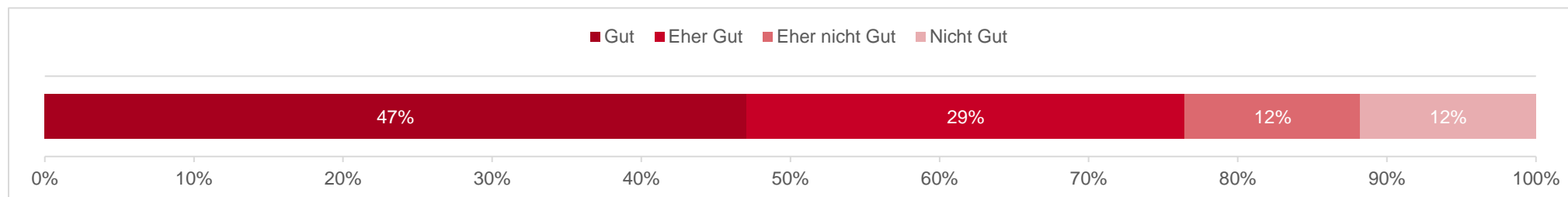
Grafik 2: Die Anordnung der Gleichrichter wird grösstenteils befürwortet. 7 der 21 Mitwirkungseingaben haben diese Frage ausgelassen und somit nicht beantwortet.

Wortrückmeldungen zur Frage 3 «Wie beurteilen Sie die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
10	Standort Eigerplatz	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Wenn die Fahrleitung erst ab Eigerplatz ist, braucht es die Gleichrichterstation an der Mühlemattstrasse nicht (Siehe Oberleitung durch das Wohnquartier Mattenhofstrasse (Frage 2)). 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrleitung ab Eigerplatz muss in jedem Fall mit Strom versorgt werden, wozu eine Gleichrichterstation notwendig ist. Diese sollte so nahe wie möglich am Standort der Einspeisung sein. Die geprüften Alternativen zum Standort an der Mühlemattstrasse, im dicht bebauten städtischen Raum, waren aus technischen und politischen Gründen nicht realisierbar.
		QM3	<ul style="list-style-type: none"> Die Platzierung einer unterirdischen Gleichrichterstation am Eigerplatz wird begrüsst. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
11	Kosten für Köniz	I	<ul style="list-style-type: none"> Was kostet die Erstellung der Unterhalt und die Stromkosten für den Könizer Steuerzahler? 	<ul style="list-style-type: none"> Gemäss den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr ist die Gemeinde Köniz für den hindernisfreien Umbau der Haltestellen auf ihrem Strassenetz zuständig. Der Kostenvoranschlag wird für den erforderlichen Parlamentsantrag im Verlauf des Sommers 2022 erstellt, genauere Kosten sind im Moment noch nicht verfügbar.

Wortrückmeldungen zur Frage 3 «Wie beurteilen Sie die unterirdische Anordnung der Gleichrichterstationen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
				<ul style="list-style-type: none"> • Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr Art. 12 und das Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich Art. 29. regelt den Anteil der Gemeinden an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs. • Einen direkten Beitrag von Köniz an die Stromkosten von BERNMOBIL gibt es nicht.
12	Allgemeine Unterstützung	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Anordnung: Wir beziehen uns nur auf die Gleichrichterstation beim BAG. 	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die positive Rückmeldung.
		IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> • begrüßenswerte Lösung mit teilweiser unterirdischer Anordnung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die positive Rückmeldung.
		VCS	<ul style="list-style-type: none"> • Die unterirdische Anordnung wird begrüsst. 	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die positive Rückmeldung.
		II	<ul style="list-style-type: none"> • Die Gleichrichterstationen sind als Teil des Konzepts offensichtlich notwendig und werden unterstützt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Richtig. Die Gleichrichterstationen sind für die Stromversorgung unumgänglich. Danke für die positive Rückmeldung.

3.1.4 Frage 4: Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?

Auswertung Multiple Choice



Grafik 3: Die angedachten Haltestellen-Lagen werden von einer Mehrheit mit «Gut» oder «Eher Gut» bewertet. 4 der 21 Mitwirkungsbeiträge haben diese Frage ausgelassen und somit nicht beantwortet.

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
13	Haltestelle Monbijou	QM3	<ul style="list-style-type: none"> Der Verzicht auf bauliche Massnahmen bei der Haltestelle Monbijou wird begrüsst. Bei den Massnahmen ab 2030 (Gleisersatz Tramlinie 9) sollte dann aber eine Entflechtung zwischen den Verkehrsmitteln angestrebt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung. Der Input für das Projekt Haltestelle Monbijou (ab 2030) wird zur Kenntnis genommen, und bei Projektstart dort eingebracht werden.
14	Haltestelle Weissensteinstrasse	IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Weissensteinstrasse stadtauswärts ungenügend. Verschiebung Richtung Köniz erscheint zwingend. Die Anpassung dieser Haltestelle inkl. Optimierung der Lichtsignalanlage in Konzept einbeziehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Diese Einschätzung wird geteilt und im Rahmen des Vorprojekts weiter geprüft. Das Vorprojekt sieht deshalb Verschiebung Haltekante Richtung Knoten Weissensteinstrasse vor. Optimierung/Anpassung LSA wird im Rahmen der Haltestellenanpassung durchgeführt.
		Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Stadtauswärts: Die Haltestellenumfahrung stadtauswärts ist zu begrüssen, welche dank der Verschiebung der Haltestellen möglich wurde. Entscheidend dafür, ob die Umfahrung ihre volle Wirkung entfalten kann, ist die Ampelschaltung. Die LSA ist zwingend anzupassen. Velos, welche die Umfahrung wählen, werden wegen 	<ul style="list-style-type: none"> Optimierung/Anpassung LSA wird im Rahmen der Haltestellenanpassung durchgeführt. Heutige Veloverbindungen bleiben bestehen (indirektes Abbiegen).

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			<p>der Rechtsabbieger wohl viel weniger grün bekommen als heute. Wir verlangen hier eine «intelligente» Regelung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es braucht Velodetektoren in der Umfahrung. Velos sollen prioritär behandelt werden, solange kein ÖV-behindernder MIV-Rückstau vorhanden sind. Velos sollen bei Detektion in einer kurzen Phase zu Beginn und am Schluss der Autophase fahren können. • Wenn ein Bus in der Haltestelle steht oder daraus wegfährt, müssen Velos zwingend mit und «im Schatten» des Busses fahren dürfen. Alles andere wäre grotesk, weil es der absolut sicherste Moment ist. • Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen ist zudem nichts bezüglich freies Rechtsabbiegen bei Rot (in Weissensteinstrasse) oder dem Linksabbiegen für Velos in die Weissensteinstrasse ersichtlich. • Das Linksabbiegen ab Weissensteinstrasse süd-ost Richtung Köniz muss erhalten bleiben (indirekt wie heute oder direkt). • Falls im Netz der Bedarf besteht, soll auch indirektes Linksabbiegen ab Schwarzenburgstrasse Nord-Ost, Richtung Weissensteinstrasse Süd-Ost angeboten werden. • Stadteinwärts: Diese seit Jahren bekannte Gefahrenstelle kann und muss jetzt entschärft werden. Der Spurabbau auf der gegenüberliegenden Strassenseite schafft Platz. 	<ul style="list-style-type: none"> • Freies Rechtsabbiegen bei Rot wird in separatem Projekt geprüft und allenfalls umgesetzt/ergänzt. • Lage, Anzahl und Funktion der Detektoren werden im nächstem Projektschritt definiert, um den Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmende zu optimieren. • Stadt Bern: Velooptimierungen auf der Velohauptroute Bern-Köniz werden in einem eigenen Projekt umgesetzt und bleiben bei Anpassung der LSA im Rahmen der Haltestellenanpassung erhalten. • Optimierung der Markierung und der Mittelinsel wird überprüft und in das Projekt übernommen. • Unter den bestehenden Rahmenbedingungen (Eigentumsverhältnisse, verfügbarer Platz) konnte keine Lösung für eine Veloumfahrung gefunden werden, welche die Anforderungen hinsichtlich BehiG und Knotenkapazität erfüllt und somit bewilligungsfähig wäre. Der Doppelgelenkbus kann die Haltestelle im Istzustand anfahren, weshalb auf provisorische, nicht aufwärtskompatible Lösungen verzichtet werden, soll. Unabhängig vom Projekt plant die Stadt stadteinwärts die Einrichtung des Vorstarts für Velos auf der LSA, womit Velos die Engstelle nach der Kreuzung mit Vorsprung auf Busse und Autos erreichen können. Die Umsetzung ist 2022 oder 2023 geplant.

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			<ul style="list-style-type: none"> • Der unnötige Markierungsbauch links muss entfernt und begradigt werden. • Dazu muss die Fussgängerinsel auf der Südostseite rückverlegt werden; sie ist ja immer noch deutlich über 2m breit. 	
		QM3	<ul style="list-style-type: none"> • Der Verzicht auf bauliche Massnahmen bei der Haltestelle Weissensteinstrasse stadteinwärts wird begrüsst. Die geplanten baulichen Massnahmen (hindernisfreie Haltestelle inklusive einer normgerechten Veloumfahrung) bei der Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts werden begrüsst. Es sollte aber verhindert werden, dass es zu viel Rückstau in Richtung Eigerplatz geben wird. • Siehe Skizze im Anhang 	<ul style="list-style-type: none"> • Danke für die positive Rückmeldung. • Optimierung/Anpassung LSA wird im Rahmen der Haltestellenanpassung durchgeführt. • Allenfalls ist eine Staudetektion notwendig, um lange Rückstau zu vermeiden. Dies wird in einem nächstem Projektschritt geprüft. Ein langer Rückstau wäre für das vorliegende Projekt kontraproduktiv, da es unter anderem zum Ziel hat, die Fahrplanstabilität zu erhöhen.
15	Haltestelle Hesstrasse	Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> • Es ist bedauerlich, dass hier nicht mehr Spielraum bestehen soll. Eine nochmalige Überprüfung der Haltestelle ist angebracht, damit auch hier eine Haltestellenumfahrung ermöglicht werden kann. Zumal bei dieser Haltestelle in jedem Fall grössere Umbauten gemacht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten. • Varianten mit Veloumfahrungen wurden im Detail geprüft. Die räumlichen Verhältnisse sind bei der Haltestelle Hesstrasse eng. Werden Veloumfahrungen erstellt, ist mit einem erheblichen Konfliktpotenzial Velo/Busfahrgäste zu rechnen. Ein "Einfädeln" in die Fahrbahn ist grundsätzlich herausfordernd, insbesondere an dieser Haltestelle (Eimündung Liebefeldstrasse stadteinwärts bzw. Im Bereich eines Fussgängerstreifens stadtauswärts). • Bei einigen Haltestellen muss zudem für Veloumfahrungen privates Land erworben werden. Kann der Landerwerb nicht gütlich getätigt werden, müsste eine Enteignung erfolgen, was zu Verzögerungen führen kann. Ob

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
				von der Bewilligungsbehörde ein Enteignungstitel gestützt wird, wenn es andere Lösungen gibt, ist ungewiss. Vor diesem Hintergrund hat sich Köniz entschieden, auf eine erneute Prüfung von Veloumfahrungen zu verzichten.
16	Haltestelle Liebefeld Park	Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Hier muss mindestens eine Umfahrung angeboten werden. Eine andere Anordnung der Haltestellen ist nicht schlechter für das Publikum, aber besser für den Veloverkehr: Mögliche Anordnungen: 1. Verschiebung der Haltestellen in beiden Richtungen direkt nach dem Kreisel. So kann die Haltestellenumfahrung stadtauswärts mit der bestehenden Umfahrung des Kreisels verbunden werden. 2. Die Haltestelle stadteinwärts wird in Fahrrichtung nach dem Kreisel verlegt und mit einer Umfahrung versehen werden. Wenn diese Haltestelle dort ist, kann sogar die Haltestelle (stadtauswärts) so in den Strassenraum gelegt werden, dass trotz des Quergefälles eine Umfahrung möglich ist. Diese Varianten müssen ausgearbeitet werden. Siehe Skizze im Anhang 	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten. Varianten mit Veloumfahrungen wurden im Detail geprüft. Die räumlichen Verhältnisse sind bei der Haltestelle Liebefeld Park eng. Werden Veloumfahrungen erstellt, ist mit einem erheblichen Konfliktpotenzial Velo/ein- und aussteigenden Fahrgästen zu rechnen. Bei einigen Haltestellen muss zudem für Veloumfahrungen privates Land erworben werden. Kann der Landerwerb nicht gütlich getätigt werden, müsste eine Enteignung erfolgen, was zu Verzögerungen führen kann. Ob von der Bewilligungsbehörde ein Enteignungstitel gestützt wird, wenn es andere Lösungen gibt, ist ungewiss. Vor diesem Hintergrund hat sich Köniz entschieden, auf eine erneute Prüfung von Veloumfahrungen zu verzichten. Eine Verschiebung der Haltestelle wurde geprüft und verworfen, weil sie am heutigen Standort räumlich optimal ins Quartier integriert ist. Erst wenn eine Arealentwicklung/ Verdichtung im Bereich der BLS-Haltestelle Liebefeld realisiert wird, könnte die Haltestellenlage erneut geprüft werden.
		VII	<ul style="list-style-type: none"> Es ist sehr sinnvoll, die Haltestellen Liebefeld Park künftig parallel zu halten. Wurde bedacht, dass Liebefeld Park Umsteigeknoten zum Bahnhof Liebefeld ist und 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung. Die Fussgängerströme wurden in der Planung berücksichtigt.

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			somit der Fussgängerübergang auch für die AnwohnerInnen von Belang ist, die zum Bahnhof Liebefeld gehen?	
17	Haltestelle Brühlplatz	Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellenumfahrungen bieten sich bei dieser Haltestelle an, da die Platzverhältnisse ausreichen und der Strassenverlauf eine Rückführung der Velos gefahrlos ermöglichen würde. Und es benötigt dazu auch keine Verschiebung der Haltestellen. 	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten. Varianten mit Veloumfahrungen wurden im Detail geprüft. Die räumlichen Verhältnisse sind bei der Haltestelle Brühlplatz stadtauswärts sehr eng. Werden Veloumfahrungen erstellt, ist mit einem erheblichen Konfliktpotenzial Velo/ein- und aussteigenden Fahrgästen zu rechnen. Bei einigen Haltestellen muss zudem für Veloumfahrungen privates Land erworben werden. Die Haltestelle Brühlplatz stadteinwärts kann bereits heute umfahren werden, die Randsteine sind abgeschrägt. Die Gemeinde Köniz wird prüfen, ob diese Umfahrungsmöglichkeit mittels Markierungen optimiert werden kann.
18	Wendeschleife Köniz Schloss	II	<ul style="list-style-type: none"> Mit Ausnahme der Wendeschleife Schloss Köniz werden die Haltestellen als gut beurteilt. Auf die geplante Wendeschleife Schloss Köniz ist jedoch zwingend zu verzichten! Als Verstärkungsbusse werden ohnehin kaum Doppelgelenkbusse, sondern wie bisher einfache Gelenkbusse eingesetzt werden und die entsprechende Wende-Haltestelle ist bereits realisiert! Für Doppelgelenkbusse bestehen im Bedarfsfall mehrere Wendemöglichkeiten an den vier bestehenden Kreisel zwischen Brühlplatz und Eichmatt, u.a. auch beim Schloss. Denkbar ist, die bestehende Wende-Haltestelle noch etwas zu optimieren, beispielsweise indem die Einfahrt für den Bus etwas komfortabler gestaltet und die 	<ul style="list-style-type: none"> Auf der Linie 10 werden in Zukunft nur noch Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt, so auch auf den Verstärkungskursen. Dies aus den folgenden Gründen: Für die Linie nach Schliern werden ausserhalb der Hauptverkehrszeit mehr Busse benötigt als während der Hauptverkehrszeit. Diese werden von den Verstärkungskursen übernommen. Deshalb ist es zwingend, dass immer der gleiche Bustyp eingesetzt wird. Bei einem Einsatz von Gelenkbussen auf den Verdichtungskursen können die langfristig prognostizierten Verkehrsmengen nicht zufriedenstellend abgewickelt werden. Durch die unterschiedlichen Gefässgrössen werden sich zudem negative Auswirkungen auf die Betriebsstabilität ergeben, da die

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			<p>Ausfahrt mit einer LSA auf Anmeldung ergänzt wird. Der betroffene Parkplatz ist bereits sehr oft vollständig ausgelastet, eine Reduktion der Parkplatzzahl wäre kontraproduktiv! Der geplante Eingriff u.a. mit Stützmauern wäre auch gestalterisch negativ und die Versiegelung unerwünscht (bisher konnte dank des Schotterrasens auf eine Entwässerung verzichtet werden).</p>	<p>Verdichtungskurse höher ausgelastet sein werden und durch verlängerte Fahrgastwechselzeiten weniger schnell vorankommen. Dies führt zu Paketbildungen. Die bestehende Wende-Haltestelle kann nicht durch Doppelgelenkbusse angefahren werden. Deshalb ist die Wendeschleife bei den bestehenden Parkplätzen entlang der Sportanlagen des Oberstufenzentrums Köniz notwendig. Auch kann die bestehende Wende-Haltestelle nicht weiter optimiert werden. Dies wurde mit Fahrversuchen nachgewiesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da der Bus bei der Wendeschleife nicht sofort weiterfährt (Ausgleichszeiten), ist das Wenden bei den Kreiseln keine Option. Es fehlt der Raum zum Abwarten der Wendezeit. • Ausserhalb der Zeiten, an welchen Verstärkungskurse fahren, bspw. an Wochenenden bei Sportanlässen, kann der Platz bewirtschaftet und für die Parkierung freigegeben werden. • Die Fahrgasse ist bereits heute asphaltiert und mit dem Neubau der Wendeschleife wird darauf geachtet, dass nur die notwendige Fläche für den Bushalt versiegelt wird.
19	Haltestelle Schliern	IX	<ul style="list-style-type: none"> • In Schliern sollte es mehrere Haltestellen geben, z.B. auch in Richtung Schwanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl sowie die Standorte der heutigen Haltestellen sowie die Routenführung wurden analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass die Verortung sowie Abstände richtig sind und daher keine zusätzlichen Haltestellen notwendig werden.
20	Optimierung Veloverkehr	IGM	<ul style="list-style-type: none"> • Die Haltestellen sollen eine durchgehende Fahrbahn für Velo haben, ansonsten müssen die Velos hinter den Trolleybussen warten und anhalten. Für die Velos 	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Köniz: Bushaltestellen stellen grundsätzlich kein Verkehrssicherheitsproblem für Velos dar, nur das allfällige Überholen während des Aufenthalts eines

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			braucht es an den Haltestellen (ausser Weissenbühl) andere bessere Lösungen.	<p>Busses (geschätzt während 5-10% der Zeit) ist zu gewährleisten. Im Perimeter Sandwürfi-Dübystrasse steht Velofahrenden zudem eine Velonebenroute als Alternative zur Schwarzenburgstrasse zur Verfügung (Wabersackerstrasse/Liebefeld-Park, Bundesareal, Fuchsweg, Düby-Spielplatz), Varianten mit Veloumfahrungen wurden im Detail geprüft. Die räumlichen Verhältnisse sind bei allen Haltestellen eng. Werden trotzdem Veloumfahrungen erstellt, ist mit einem erheblichen Konfliktpotenzial Velo/ein- und aussteigenden Fahrgästen zu rechnen. Bei einigen Haltestellen muss zudem für Veloumfahrungen privates Land erworben werden. Kann der Landerwerb nicht gütlich getätigt werden, müsste eine Enteignung erfolgen, was zu Verzögerungen führen kann. Ob von der Bewilligungsbehörde ein Enteignungstitel gestützt wird, wenn es andere Lösungen gibt, ist ungewiss. Vor diesem Hintergrund hat sich Köniz entschieden, mit Ausnahme der Haltestelle Brühlplatz stadteinwärts auf eine erneute Prüfung von Veloumfahrungen zu verzichten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Bern: Im Rahmen der Projektierung wird nochmals geprüft werden, ob unter dem vorgegebenen Strassenquerschnitt die Markierung einer durchgehenden Velospur möglich ist. • Die Fahrbahnbreiten wurden mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten. • Anmerkung: Man geht davon aus, dass die IGM die Haltestelle Weissensteinstrasse anstelle der Haltestelle Weissenbühl gemeint hat.

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»

Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
		Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Mit der «Velohauptroute Köniz» soll das Stadtzentrum von Bern mit Köniz verbunden werden und Pendler_innen sowie Alltagsvelofahrenden ein möglichst unterbruchfreies und sicheres Fahren ermöglichen. Damit eine Route zu einer Velohauptroute wird, benötigt es Haltestellenumfahrungen. Und zwar mehr als die zwei Umfahrungen: Diejenige bei der Dübystrasse, die 2019 als neuer «Standard für Velohaupttrouten» ausgerufen wurde, und die neu geplante bei der Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts. Denn Haltestellenumfahrungen sind nicht nur bei Tramhaltestellen sinnvoll und angebracht, sondern auch bei Bushaltestellen. Velofahrende sind immer wieder und zu oft damit konfrontiert, dass sie im Haltestellenbereich von Bussen noch im letzten Moment überholt und danach vielleicht abgedrängt werden. Umfahrungen benötigt es auf dieser Route umso mehr, da: 1. Nicht «normale» Busse, sondern 25 Meter lange Doppelgelenkbusse verkehren werden. 2. Der Takt dicht sein wird. Dem Erhalt von Parkplätzen oder der Überholmöglichkeit für den MIV Vorrang vor Haltestellenumfahrungen zu geben, widerspricht der Veloförderung. Für Velos mit Anhänger oder Eltern mit Kindern ist das Überholen der Doppelgelenkbusse nicht optimal. Unbegleitete Kinder / Jugendliche werden sich zu Recht vor dem Überholmanöver fürchten und hinter dem Bus warten müssen. Somit ist die geplante Route sicher nicht für «Velofahrende von 8 bis 80» tauglich. 	<ul style="list-style-type: none"> Bushaltestellen stellen grundsätzlich kein Verkehrssicherheitsproblem für Velos dar, nur das allfällige Überholen während des Aufenthalts eines Busses (geschätzt während 5-10% der Zeit) ist zu gewährleisten. Im Perimeter Sandwürfi-Dübystrasse steht Velofahrenden zudem eine Velonebenroute als Alternative zur Schwarzenburgstrasse zur Verfügung (Wabersackerstrasse/Liebefeld-Park, Bundesareal, Fuchsweg, Düby-Spielplatz), Varianten mit Veloumfahrungen wurden im Detail geprüft. Die räumlichen Verhältnisse sind bei allen Haltestellen eng. Werden trotzdem Veloumfahrungen erstellt, ist mit einem erheblichen Konfliktpotenzial Velo/Fussverkehr zu rechnen. Bei einigen Haltestellen muss zudem für Veloumfahrungen privates Land erworben werden. Kann der Landerwerb nicht gütlich getätigt werden, müsste eine Enteignung erfolgen, was zu Verzögerungen führen kann. Ob von der Bewilligungsbehörde ein Enteignungstitel gestützt wird, wenn es andere Lösungen gibt, ist ungewiss. Vor diesem Hintergrund hat sich Köniz entschieden, mit Ausnahme der Haltestelle Brühlplatz stadteinwärts auf eine erneute Prüfung von Veloumfahrungen zu verzichten. Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten.
21	Optimierung MIV	IV	<ul style="list-style-type: none"> Die Autos sollten vorbeifahren können. 	<ul style="list-style-type: none"> Ein Vorbeifahren für Autos wurde wo möglich zugelassen. Die bestehenden Strassenbreiten sowie gewisse Sicherheitsaspekte lassen dies nicht in jedem Fall zu.

Wortrückmeldungen zur Frage 4 «Wie beurteilen Sie die Haltestellen-Lage?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
22	Kosten für Gemeinde Köniz	I	<ul style="list-style-type: none"> Gerade erst wurde bei uns eine neue Haltestelle gemacht. Sie sprechen von Haltestellen bis 25 Meter. Müssen hierfür neu erstellte Haltestellen wieder verlängert werden. Und was kostet das extra für den Könizer Steuerzahler? 	<ul style="list-style-type: none"> Auf der Linie 10 werden die bestehenden Haltestellen für DGTB gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz hindernisfrei umgebaut. Gemäss den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr ist die Gemeinde Köniz für den hindernisfreien Umbau der Haltestellen auf ihrem Strassennetz zuständig. Der Kostenvoranschlag wird für den erforderlichen Parlamentsantrag im Verlauf des Sommers 2022 erstellt, genauere Kosten sind im Moment noch nicht verfügbar.

3.1.5 Frage 5: Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?

Wortrückmeldungen zur Frage 5 «Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
23	Verbesserungen für den Veloverkehr	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Die Velos müssen zwingend an den stehenden Bussen vorbeikommen. Vor allem, weil es der offizielle Veloweg (Velohauptroute) ist und nicht bei jeder Busstation ein Velostopp gemacht werden kann. Die Haltestellen müssen unbedingt so gestaltet sein, dass die Velos am stehenden Bus vorbeikommen. Das bedeutet, dass die Velos parallel der Station auf einem Veloweg vorbeigeführt werden sollen. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 20 Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten.
		V	<ul style="list-style-type: none"> Ein Radweg muss zwingend vorhanden sein, um den haltenden Bus sicher überholen zu können. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 20 Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten.
		XI	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltestelle Weissensteinstrasse sollte auch stadteinwärts an das BehiG angepasst werden. Es ist fraglich, ob der Wartebereich für Velos zwischen Stopplinie und Fussgängerstreifen an der Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts ausreicht. 	<ul style="list-style-type: none"> Unter den bestehenden Rahmenbedingungen (Eigentumsverhältnisse, verfügbarer Platz) konnte keine Lösung für eine Veloumfahrung gefunden werden, welche die Anforderungen hinsichtlich BehiG und Knotenkapazität erfüllt und somit bewilligungsfähig wäre. Der Doppelgelenkbus kann die Haltestelle im Istzustand anfahren, weshalb auf provisorische, nicht aufwärtskompatible Lösungen verzichtet werden, soll.
24	Kreisel Hessesstrasse	VII	<ul style="list-style-type: none"> Rückbau des für linksabbiegende Velofahrer lebensgefährlichen ovalen Hessesstrassen-Kreisel! Stattdessen ein runder Kreisel, dafür mit z.B. Ampeln zur Priorisierung der Busse. Weiter muss das neue Überholverbot für MIV gut signalisiert und mit Verkehrsinseln verunmöglicht werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Aus Platzgründen konnte der Kreisel an der Schwarzenburg- Hessesstrasse bereits bei der Erstellung im Jahr 2003 nicht rund gemacht werden, daran hat sich bis heute nichts geändert. Das Überholverbot stadtauswärts wird wie üblich mit einer durchgezogenen Sicherheitslinie markiert. Weitere Massnahmen sind nicht vorgesehen.

Wortrückmeldungen zur Frage 5 «Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
25	Haltestellen-umfahrung im Allgemeinen	VCS	<ul style="list-style-type: none"> • Dass bei der Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts eine Haltestellenumfahrung realisiert wird, wird begrüsst. Gemäss Masterplan Velo der Stadt Bern entspricht dies dem angestrebten Standard in der Stadt Bern. In Köniz wird überall eine Lösung mit Mittelstreifen zum Überholen realisiert/beibehalten. Das ist besser als gar keine Überholmöglichkeit für die Velos. Aber es ist klar, dass das Überholen über den Mittelstreifen deutlich weniger attraktiv bzw. gefährlicher ist für das Velo als eine Haltestellenumfahrung. In Anbetracht, dass sich alle Haltestellen auf einer kantonalen Velohaupttroute und damit auf einem Abschnitt mit hoher Bedeutung für das Veloverkehrsnetz befinden, fordern wir die Prüfung einer Umfahrungsmöglichkeit für Velos analog derjenigen bei der Weissensteinstrasse (aber jeweils in beide Richtungen) bei allen Haltestellen. Der VCS fordert Massnahmen zur Reduktion des MIV mit dem Ziel, eine Veloumfahrung in beide Richtungen zu ermöglichen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Siehe Antwort 20 • Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten. • Mit den grösseren Gefässen sind weniger Busse als heute unterwegs. Somit gibt es für die Velos weniger Behinderungen oder Überholmanöver.
		QM3	<ul style="list-style-type: none"> • Bei den beiden Haltestellen Weissenstrasse sollte eine Bedachung überprüft werden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wegen der Veloumfahrung besteht nicht genügend Raum, um eine Wartehalle zu platzieren. Das Bedürfnis scheint nicht prioritär, da die Haltestelle stadtauswärts primär zum Aussteigen benützt wird.
26	Haltestelleninfrastruktur Köniz	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> • In den Unterlagen ist erwähnt, dass der Personenunterstand bei der Haltestelle Liebefeld Park Richtung Bern ungünstig liegt. Eine Begründung fehlt. Wie lautet diese? 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Personenunterstand befindet sich am vorderen Ende des Busses. Somit konzentrieren sich bei schlechter Witterung die Fahrgäste beim Einsteigen beim Unterstand, was zu längeren Einstiegszeiten führen kann.

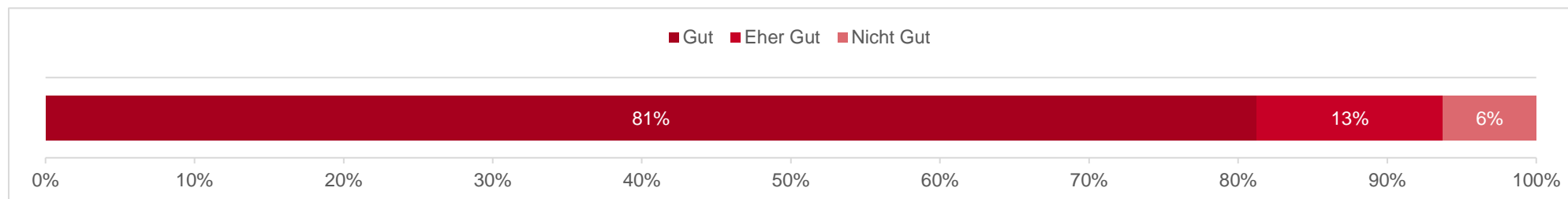
Wortrückmeldungen zur Frage 5 «Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
		IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Hessstrasse in Richtung Köniz sollte auf gesamter Länge Niveaugleich anpasst werden. Wurde eine Verschiebung 50m zurück vor Tamoil-Tankstelle geprüft? = Ganze Länge Niveaugleich 	<ul style="list-style-type: none"> Eine Verschiebung der Haltestelle wurde geprüft und verworfen, weil sie am heutigen Standort räumlich (Zugänglichkeit) optimal ins Quartier integriert ist. Der zur Verfügung stehende Raum wurde für die Kantenerhöhung vollständig ausgenützt. Die erforderliche Gesamtlänge von 25 m ist im Bereich Tankstelle nicht zu realisieren, ohne die Zufahrt zur Tankstelle oder die Einmündung in die Liebefeldstrasse zu blockieren.
27	Infrastruktur an den Haltestellen	III	<ul style="list-style-type: none"> Genügend grosse Abfallkörbe / Regendach 	<ul style="list-style-type: none"> In Köniz werden die Haltestellen mit den üblichen Abfallbehältern ausgerüstet. Die Erfahrung zeigt, je grösser die öffentlichen Abfallbehälter sind, umso mehr illegaler Hauskehricht wird darin entsorgt. Die Haltestellen stadtauswärts an der Hessstrasse und Liebefeldpark werden weiterhin ohne Personenunterstand sein, beim Brühlplatz kann schon heute unter einem existierenden Dach an einer Hausfassade Schutz vor Regen gesucht werden.
28	Sicherheit für Fussgänger	FDP	<ul style="list-style-type: none"> Es wäre hilfreich, wenn die "Treppenabsätze" farblich gekennzeichnet wären. 	<ul style="list-style-type: none"> Wir gehen davon aus, dass Sie von der Treppe bei der Haltestelle Liebefeld Park sprechen. Wir nehmen den Hinweis auf und prüfen die Umsetzbarkeit in der nächsten Projektphase.
		SBV	<ul style="list-style-type: none"> Ich gehe davon aus, dass alle Haltestellen nach UHR umgesetzt werden. Trottoirüberfahrten und Aufmerksamkeitsfelder bei Fussgängerstreifen markieren. 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestellen, welche im Rahmen dieses Projekts umgebaut werden, werden nach BehiG / UHR (UHR nur Stadt Bern) erstellt. Wir nehmen den Hinweis auf und prüfen die Umsetzbarkeit im Haltestellenbereich in der nächsten Projektphase, wenn es sich um eine Haltestelle handelt, welche baulich angepasst wird.

Wortrückmeldungen zur Frage 5 «Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
29	Fehlendes Variantenstudium	VCS	<ul style="list-style-type: none"> Generell fehlt insbesondere bei den Haltestellen auf Könizer Gemeindegebiet Informationen zu Variantenstudien. Es ist z.B. teils nicht ersichtlich, wieso auf weitere Massnahmen für den Veloverkehr verzichtet wurde oder wieso eine (Nicht-)Verschiebung des FussgängerInnenstreifens die Zugänglichkeit oder Verkehrssicherheit verbessert. Beispielsweise ist bei den Haltestellen Hessstrasse und Brühlplatz nicht klar, wieso auf Velostreifen verzichtet wurde (oder gemäss Plan nur in eine Richtung angebracht wurden). Bei der Haltestelle Weissensteinstrasse wird auf eine Veloumfahrung stadteinwärts verzichtet. 	<ul style="list-style-type: none"> Ein Variantenstudium hat stattgefunden. Bei den in der Mitwirkung gezeigten Varianten handelt es sich um die Auswahl der Gemeinde Köniz. Markierungen werden in der nächsten Projektphase geprüft und allenfalls ergänzt Siehe Antworten 15, 16, 17
30	Endhaltestelle Schliern	II	<ul style="list-style-type: none"> Endhaltestelle Zentrum Schliern: Die Lage der Endhaltestelle im Dörfliweg ist attraktiv und soll dort beibehalten werden, wie dies auch in der technischen Studie vom 20. August 2020 empfohlen wurde. Die Zufahrt sollte für die Busse jedoch gemäss beiliegender Skizze (siehe 4. Anhang) verbessert werden (ev. bereits kurzfristig für die heutigen Busse). Dadurch kann die für Fussgänger kritische Situation auf der Kurveninnenseite (Schleppkurve) um ca. 2m verbessert werden. Längerfristig könnte die Situation im Rahmen einer neuen Zentrumsplanung Bereich Dörfliweg optimiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Anliegen wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft. Die durgeführten Fahrversuche zeigen auf, dass die Platzverhältnisse knapp sind, aber grundsätzlich für den geordneten Betrieb ausreichen.
		VI	<ul style="list-style-type: none"> Errichtung einer PubliBike Station im Perimeter Schliern Endhaltestelle (Potentiale mit ca. 4500 Einwohnern, beliebtes Ausflugsziel Ulmizberg, besser gelegen als etwa der Standort Werkhof Muhlernstrasse) 	<ul style="list-style-type: none"> Anliegen ist nicht Bestandteil von diesem Projekt.
		IX	<ul style="list-style-type: none"> In Schliern sollte es eine/mehrere PubliBike Station(en) geben 	<ul style="list-style-type: none"> Anliegen ist nicht Bestandteil von diesem Projekt.

Wortrückmeldungen zur Frage 5 «Haben Sie zusätzliche Bedürfnisse an die teilweise neu gestalteten Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
31	Haltestelle Schloss	II	<ul style="list-style-type: none"> Wende-Haltestelle Schloss für Verstärkungsbusse (geplante Lösung streichen) siehe Bemerkung Nummer 18. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 18.

3.1.6 Frage 6: Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit der Haltestellen?

Auswertung Multiple Choice



Grafik 4: Die Zugänglichkeit zu den Haltestellen wird grossmehrheitlich positiv beurteilt. 5 der 21 Mitwirkungseingaben haben diese Frage ausgelassen und somit nicht beantwortet.

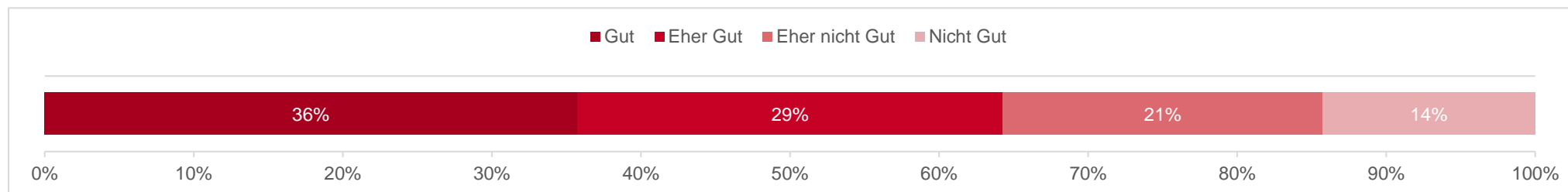
Wortrückmeldungen zur Frage 6 «Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit der Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
32	Generelle Aussagen	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Es ist keine grosse Veränderung zu heute ersichtlich. Die Frage wird sein, wie die Zugänglichkeit für die FussgängerInnen ist, wenn die Velosituation an den Haltestellen gelöst wird. 	<ul style="list-style-type: none"> Bemerkung wird zur Kenntnis genommen.
		IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Bemerkungen zu Haltestellen Weissenstein- und Hessesstrasse Richtung Köniz. Ansonsten sehr gute Projektierung. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
		Procap	<ul style="list-style-type: none"> Wir stellen fest, dass der Vollerhöhung auf 22 cm der Haltestellen auf der ganzen Haltestellenlänge bereits hohe Priorität gegeben wurde. 	<ul style="list-style-type: none"> Danke für die positive Rückmeldung.
		II	<ul style="list-style-type: none"> Die Zugänglichkeit zu den Haltestellen kann generell als gut beurteilt werden. Die kritische Engstelle beim Restaurant Dörfli kann gemäss beiliegender Skizze (Siehe 4. Anhang) deutlich verbessert werden! 	<ul style="list-style-type: none"> Gerne nehmen wir den Optimierungsvorschlag entgegen und prüfen dessen Umsetzbarkeit. Die durchgeführten Fahrversuche zeigen auf, dass die Platzverhältnisse knapp sind, aber grundsätzlich ausreichen.

Wortrückmeldungen zur Frage 6 «Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit der Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
33	Wendeschlaufe Schloss	Procap	<ul style="list-style-type: none"> Der Trottoirabschluss bzw. die Trottoirweiterführung beim Einfahrtsbereich in die Wendeschlaufe Köniz Schloss ist noch unklar und muss insbesondere punkto Sehbehindertengerechtigkeit noch präzisiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Trottoirweiterführung gilt nur für die Velos. Da besteht schon heute ein Optimierungsbedarf, welcher im nächsten Projektschritt geprüft wird.
34	Haltestelle Weissensteinstrasse	Procap	<ul style="list-style-type: none"> Wie im Bericht erwähnt, besteht noch Optimierungspotential bei der Haltestelle Weissensteinstrasse SE mit Busbucht. Wie die aktuelle Situation betreffend Kantenhöhe ist, ist auf dem Plan nicht genau ersichtlich. Gemäss Google Maps sieht es nach einer Kantenhöhe von ca. 16 cm in den vorderen 2/3 der Haltestelle aus. Forderungen zur Verbesserung des Ist-Zustandes bleiben vorbehalten 	<ul style="list-style-type: none"> Das aktuelle Verkehrsaufkommen am Knoten Weissensteinstrasse lässt keine Lösung zu, welche den divergierenden Ansprüchen des Veloverkehrs und der Hindernisfreiheit gerecht wird. Es konnte im Rahmen des Vorprojekts auch keine Teillösung gefunden werden, welche im Hinblick auf den angestrebten Endzustand aufwärtskompatibel wäre. Somit wird im Moment auf bauliche Massnahmen verzichtet, obwohl die Busse die Haltestelle nicht optimal anfahren können, weil die hinteren Achsen nie an die Haltekante kommen. Dies ist aber für eine Übergangszeit tolerierbar. Als Voraussetzung für eine Umgestaltung des Knotens gilt, dass das Verkehrsaufkommen abnimmt. Unter dieser Voraussetzung kann auch die Haltestelle Stadteinwärts hindernisfrei gestaltet werden.
35	Haltestelle Hesstrasse	Procap	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Haltestelle Hesstrasse stadtauswärts ist eine Teilerhöhung vorgesehen. Wir werden diesen Bereich sicher auch noch genau anschauen. Die Teilerhöhung ist so lang wie möglich zu gestalten und ist nur zulässig, wenn eine Vollerhöhung auch nicht durch eine Verschiebung von Elementen gewährleistet werden kann (z.B. Verschiebung Bushaltestelle, Verschiebung Zufahrt). 	<ul style="list-style-type: none"> Eine Verschiebung der Haltestelle wurde geprüft und verworfen, weil sie am heutigen Standort räumlich optimal ins Quartier integriert ist. Der zur Verfügung stehende Raum wurde für die Kanten-erhöhung vollständig ausgenützt. Die Gesamtlänge von 25 m ist in diesem Bereich nicht umsetzbar, ohne die Zufahrt zur Tankstelle oder die Einmündung in die Liebefeldstrasse zu verhindern.

Wortrückmeldungen zur Frage 6 «Wie beurteilen Sie die Zugänglichkeit der Haltestellen?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
36	Haltestelle Liebefeld Park	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich gut. Eine genaue Beurteilung erscheint insbesondere für die Haltestellen Liebefeld Park (beide Richtungen) und Hessesstrasse (Richtung Köniz) ohne 3D-Darstellung schwierig. 	<ul style="list-style-type: none"> Plangrundlagen mit Höhenangaben (Querprofile) werden erst in der nächsten Projektphase erarbeitet.
		SBV	<ul style="list-style-type: none"> Liebefeld Park: Treppen markieren. Wie steil ist die Rampe (Handlauf)? In der Nähe befindet sich das Blinden- und Behindertenzentrum!!! 	<ul style="list-style-type: none"> Anliegen wird aufgenommen und in der weiteren Planung geprüft.
37	Velohauptroute	V	<ul style="list-style-type: none"> Für Bern als "Velohauptstadt" ist die Führung der Hauptveloroute Bern-Köniz rund um die Bushaltestellen ungenügend. Es kann nicht sein, dass Velofahrende HINTER dem Bus an der Haltestelle warten müssen. Hier braucht es zeitgemässe Lösungen, dass Velofahrende den haltenden Bus sicher überholen können. Bitte dies anpassen, Beispiele gibt es in Holland oder Dänemark zu genüge. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 20 Im Bereich der Haltestellen wurden die Fahrbahnbreiten mit 4.5 m projektiert, um ein Überholen des stehenden Busses zu gewährleisten.

3.1.7 Frage 7: Wie beurteilen Sie die Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss?

Auswertung Multiple Choice



Grafik 5: Die Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss wird mehrheitlich (65%) mit «Gut» oder «Eher Gut» bewertet, obwohl auch 35% die Ausgestaltung als «Eher Nicht Gut» oder «Nicht Gut» beurteilen. 6 der 21 Mitwirkungsangaben haben diese Frage ausgelassen und somit nicht beantwortet. Eine Eingabe war ungültig, da mehrere Möglichkeiten angekreuzt wurden.

Wortrückmeldungen zur Frage 7 «Wie beurteilen Sie die Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
38	Sicherheit	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Die Wendeschlaufenlösung beim Schloss überzeugt uns bisher nicht, aus folgendem Grund: Bei der Einfahrt zur Wendestelle wird eine neue Gefahrenstelle zulasten der Schulwegsicherheit geschaffen. 	<ul style="list-style-type: none"> Bei der Einfahrt in die Wendeschleufe (Parkplatz Schloss) erfolgt die Querung mit dem Velostreifen bzw. Veloweg bergwärts. Zur Sensibilisierung der sich kreuzenden Verkehrsteilnehmer wird eine rote Fläche markiert.
		SBV	<ul style="list-style-type: none"> Einfahrt in die Wendeschleufe: wie ist die Blindenführung, Trottoirüberfahrt? 	<ul style="list-style-type: none"> Die Trottoirweiterführung gilt nur für die Velos. Da besteht schon heute ein Optimierungsbedarf, welcher im nächsten Projektschritt geprüft wird.
39	Gestaltung Veloverkehr	Pro Velo	<ul style="list-style-type: none"> Einfahrt: Es ist zu begrüßen, dass bei der Einfahrt auf eine Ampel verzichtet wurde und Velofahrende nicht stoppen müssen. Ausfahrt: Richtung Schliern fahren Velofahrende aktuell auf dem freigegebenen Trottoir. Dem Bericht ist nicht zu entnehmen, wie die Ampelschaltung bei der Ausfahrt geregelt sein wird. Velofahrende sollten nicht durch eine rote Ampel wegen des rausfahrenden Buses gestoppt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Damit die Verkehrssicherheit für den ausfahrenden Bus gewährleistet ist, werden auch Velofahrende in Richtung Schliern sowie in Richtung Köniz/Bern mittels Veloampel gestoppt.

Wortrückmeldungen zur Frage 7 «Wie beurteilen Sie die Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
			<ul style="list-style-type: none"> Richtung Köniz / Bern teilen sich Bus und Velofahrende eine Spur. Wenn auf die Bedarfsampel nicht verzichtet wird, dann benötigt es unbedingt eine Veloampel, damit Velofahrenden klar ist, dass sie auch stoppen müssen. 	
40	Kosten	I	<ul style="list-style-type: none"> Findet einen Aus-Umbau für die Wende statt. Und was kostet das Extra für den Könizer Steuerzahler? 	<ul style="list-style-type: none"> Da sich die Wendeschleufe an der Kantonsstrasse befindet, ist der Kanton für die Finanzierung verantwortlich.
41	Gestaltung	GLP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> Wir fragen uns, ob anstelle der grünen Böschungen Stützmauern erstellt werden müssen, mit entsprechenden Kostenfolgen 	<ul style="list-style-type: none"> Es sollen soweit möglich natürliche Böschungen ohne Stützmauern erstellt werden.
		II	<ul style="list-style-type: none"> Die vorgeschlagene Ausgestaltung der Wendeschleufe Schloss wird als unnötig und als unerwünschter Eingriff sehr negativ beurteilt (siehe Bemerkung Nr. 18). Darauf sollte zwingend verzichtet werden! Die kürzlich realisierte Lösung ist ausreichend (für eingelenkige Verstärkungsbusse). Ausserdem würde mit der vorgeschlagenen Lösung ein unnötiges Bewilligungsrisiko geschaffen. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 18
		III	<ul style="list-style-type: none"> Genug öffentliche Veloabstellplätze einrichten, auch für Veloanhänger 	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.
		VII	<ul style="list-style-type: none"> Ladestation nicht optimal gelegen, sollte näher bei der Haltestelle sein 	<ul style="list-style-type: none"> Im Bereich der Wendeschleufe sowie der Haltestelle Köniz Schloss ist keine Ladestation in Planung. An der Haltestelle Schlieren Endhaltestelle wird optional eine Ladestation geplant.
		IX	<ul style="list-style-type: none"> Warum kann der Bus nicht beim Kreisel Schloss wenden? Der Platz ist sehr knapp, es wäre wohl sinnvoll, gleich alle Parkplätze dort aufzuheben, weil die Gefahr besteht, dass Autos von wartenden Bussen blockiert werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Siehe Antwort 18

Wortrückmeldungen zur Frage 7 «Wie beurteilen Sie die Ausgestaltung der Wendeschleife Schloss?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
42	Rückbau Haltestelle Schloss	IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Wir gehen davon aus, dass die bestehende Haltestellenkante beim Schloss zurückgebaut wird. Diese wird nicht mehr benötigt und könnte für Abstellplätze von Velos genutzt werden 	<ul style="list-style-type: none"> Die Haltekante beim Schloss wird nicht zurückgebaut. Sie dient seit der Sanierung der Schwarzenburgstrasse im Jahr 2004 als Halteort für Reiseautos bei kirchlichen Anlässen. In Volksmund wird sie denn auch "Heiratskante" genannt.

3.1.8 Frage 8: Haben Sie weitere Anregungen zum Projekt?

Wortrückmeldungen zur Frage 8 «Haben Sie weitere Anregungen zum Projekt?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
43	Fahrleitung	FDP	<ul style="list-style-type: none"> Keine teilweisen Fahrleitungen: Es wäre hilfreich gewesen, wenn auch Alternativen aufgezeigt worden wären. Beim jetzigen Projekt wird man vor ein "fait accompli" gesellt. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrleitungsvarianten wurden in der letzten Mitwirkung vorgestellt und in der Weiterbearbeitung stellte sich der erläuterte Variante als Favorit heraus.
44	Fahrleitung Gebiet Stadt Bern	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Ein Verzicht auf die Oberleitung zwischen Monbijoustrasse und Eigerplatz. Das reduziert die baulichen Massnahmen. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Verzicht auf den Fahrleitungsabschnitt müsste an einem anderen Ort auf der Linie 10 kompensiert werden. Somit würden sich die baulichen Massnahmen nicht reduzieren. Die Gesamtlänge der Fahrleitungsabschnitte zur Gewährleistung der Stromversorgung der Busse ist gegeben, somit auch die Gesamtheit der dafür notwendigen baulichen Massnahmen. Es stellt sich allenfalls die Frage, welche Abschnitte von baulichen Massnahmen betroffen sind.
45	Optimierung Veloverkehr	IGM	<ul style="list-style-type: none"> Velotauglichkeit der Haltestellen anpassen. Wir schreiben das Jahr 2022. Das heisst, man kann doch nicht die Velos entlang einer Velohauptroute an jeder Station stoppen und warten lassen. Diese Zeiten sind definitiv vorüber. 	<ul style="list-style-type: none"> Veloumfahrungen bei Haltestellen wurden im Rahmen des Vorprojekts geprüft, es konnten aber abgesehen von der Haltestelle Weissensteinstrasse stadtauswärts dafür keine Lösungen im bestehenden Strassenquerschnitt gefunden werden. Mit der vorgesehenen Fahrbahnbreite von 4,5 m ist jedoch das Überholen stehender Busse durch Velos an allen Haltestellen gewährleistet. Siehe Antwort 20
		V	<ul style="list-style-type: none"> Sichere Fahrwege einplanen, so dass sich auch Kinder sicher fühlen im Strassenverkehr und aufs Velo umsteigen 	<ul style="list-style-type: none"> Wird zur Kenntnis genommen.

Wortrückmeldungen zur Frage 8 «Haben Sie weitere Anregungen zum Projekt?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
46	Angebots- gestaltung	IG ÖV	<ul style="list-style-type: none"> Trotz der grösseren Doppelgelenkbusse wird in HVZ der 3.75-Minuten Takt beibehalten. Es erfolgen dadurch keine Einsparungen bei den Betriebskosten. Dies sollte klarer ausgewiesen werden. Die Trennung der beiden Äste Ostermundigen und Köniz wird begrüsst = höhere Fahrplanstabilität. Nachteil: Aus Richtung Köniz in die untere Stadt muss umgestiegen werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Der Takt in der HVZ wird gegenüber heute von einem 2.5 Minuten-Takt zu einem 3.75 Minuten-Takt reduziert (im Abschnitt Bern Bahnhof - Köniz Schloss). Es werden gegenüber heute weniger Betriebsstunden und Kilometerleistungen anfallen und es werden weniger Busse benötigt.
		QM3	<ul style="list-style-type: none"> Der QM3 ist es wichtig, dass das vorliegende Projekt mit ZBB und dem Anschluss nach Ostermundigen abgestimmt wird, so dass der neue Doppelgelenktrolleybus immer reibungslos fahren kann und der Umstieg am Bahnhof Richtung Ostermundigen zeitlich und örtlich sinnvoll ausgestaltet wird. 	<ul style="list-style-type: none"> Wir werden dies für die Abstimmung bei der Inbetriebnahme aufnehmen und den Punkt bezüglich ZBB in dieses Projekt weiterleiten. Die Koordination mit weiteren grossen Bauvorhaben ist gewährleistet. Für das vorliegende Projekt sind im Raum Bahnhof keine baulichen Massnahmen erforderlich, somit wird die Abstimmung mit Zukunft Bahnhof Bern nicht als kritisch erachtet.
		I	<ul style="list-style-type: none"> Verkehren während der ganzen Zeit Doppelgelenktrolleybusse, oder nur im Stossverkehr. Zu wieviel % sind die Busse heute ausgelastet? 	<ul style="list-style-type: none"> Mit der neuen Linie werden ausschliesslich Doppelgelenktrolleybusse auf der Linie 10 eingesetzt werden. Das grosse Fahrgastaufkommen hat vor einiger Zeit den Ausbau des Angebotes nötig gemacht (Erhöhung von einem 3 Minuten-Takt zu einem 2.5 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten)
		II	<ul style="list-style-type: none"> Es wäre wünschenswert, wenn die ganze Durchmesserlinie 10 auf Doppelgelenktrolleybusse umgerüstet würde. 	<ul style="list-style-type: none"> Auf dem Ast Bern Bahnhof nach Ostermundigen wird in den nächsten Jahren ein Tram eingeführt, Volksscheid.
		III	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung an Linie 29 Richtung Wabern berücksichtigen 	<ul style="list-style-type: none"> Umsteigen an der Haltestelle Hessesstrasse ist weiterhin möglich.

Wortrückmeldungen zur Frage 8 «Haben Sie weitere Anregungen zum Projekt?»				
Nr.	Thema	Mw	Anliegen / Antrag / Fragen	Stellungnahme
47	Haltestellen Kantonsstrasse in Köniz	VCS	<ul style="list-style-type: none"> Aus den Unterlagen wurde nicht ersichtlich, wann die Anpassung der Haltestellen auf Könizer Gemeindegebiet, die sich auf Kantonsstrassen befinden erfolgen soll. Wird es dazu ebenfalls eine Mitwirkung geben? 	<ul style="list-style-type: none"> Diese Haltestellen werden ebenfalls bearbeitet, jedoch in einem separaten Strassenplanverfahren. Die Auflage dieser Strassenpläne ist in der ersten Hälfte 2023 vorgesehen.
48	Kooperation	SBV	<ul style="list-style-type: none"> Sehr gerne können wir gemeinsam die taktil-visuellen Markierungen gemeinsam besprechen. 	<ul style="list-style-type: none"> Das Angebot nehmen wir gerne entgegen.
49	Finanzierung	II	<ul style="list-style-type: none"> Im Agglomerationsprogramm des Bundes ist bekanntlich für den ÖV-Ausbau auf dieser Strecke HB Bern – Schliern ein Bundesbeitrag in der Höhe von 35% reserviert. Dieser Beitrag sollte für dieses gleichwertige Projekt beansprucht werden! 	<ul style="list-style-type: none"> Die Abklärungen bezüglich der Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm sind am Laufen.
50	Zukunft	VII	<ul style="list-style-type: none"> Was ist der weitere Horizont nach 2040? Tram oder Metro? Hier müssen Gemeinde und Kanton vorwärts machen mit einer belastbaren Vision. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Frage zur künftigen Erschliessung wird im Rahmen der ZMB Köniz-Süd geklärt.

3.2 Fazit und Einbezug in das Projekt

Die Projektpartner bedanken sich bei allen Mitwirkenden für die Projektanregungen und Rückmeldungen. Die rege Teilnahme an dieser Mitwirkung in den beiden Gemeinden zeigt das Interesse an diesem Projekt. Im weiteren Projektierungsverlauf werden alle Eingaben im Detail geprüft und – sofern Lösungen gefunden werden, welche mit den übergeordneten Projektzielsetzungen kompatibel sind, resp. sich technisch umsetzen lassen – umgesetzt. Bei diesem Vorgehen wird auf das Verständnis der Mitwirkenden gezählt.

Wie geht es nun weiter mit dem Projekt? Aktuell wird das Bauprojekt erarbeitet und anschliessend die Bewilligungs-Dossiers zusammengestellt. Während der Auflage des Projekts erhalten die Betroffenen Gelegenheit, sich mittels Einsprache zum Projekt zu äussern.

Bei Fragen oder Unklarheiten stehen die Projektpartner gerne für ein bilaterales Gespräch zur Verfügung.

4 Anhang

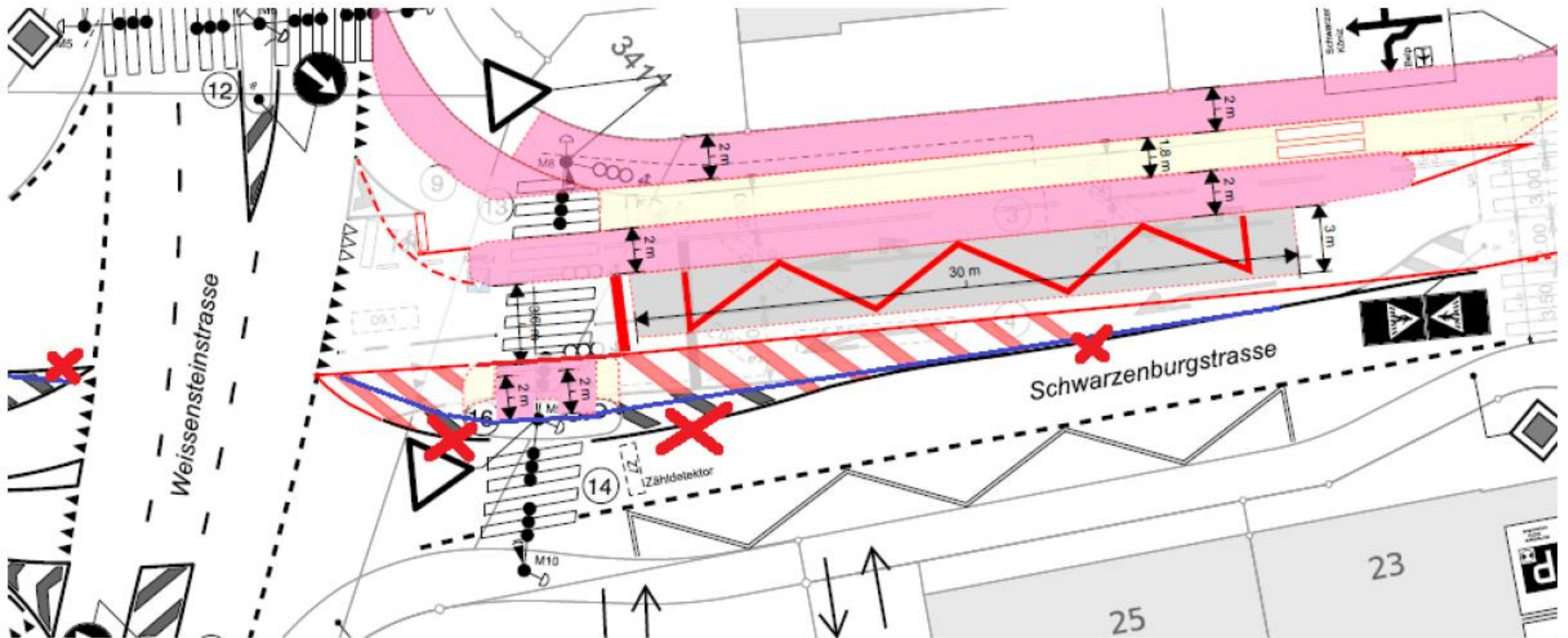


Abbildung 1: Skizze zur Rückmeldung von ProVelo zur Frage 4 (Weissensteinstrasse)

Liebefeld Park

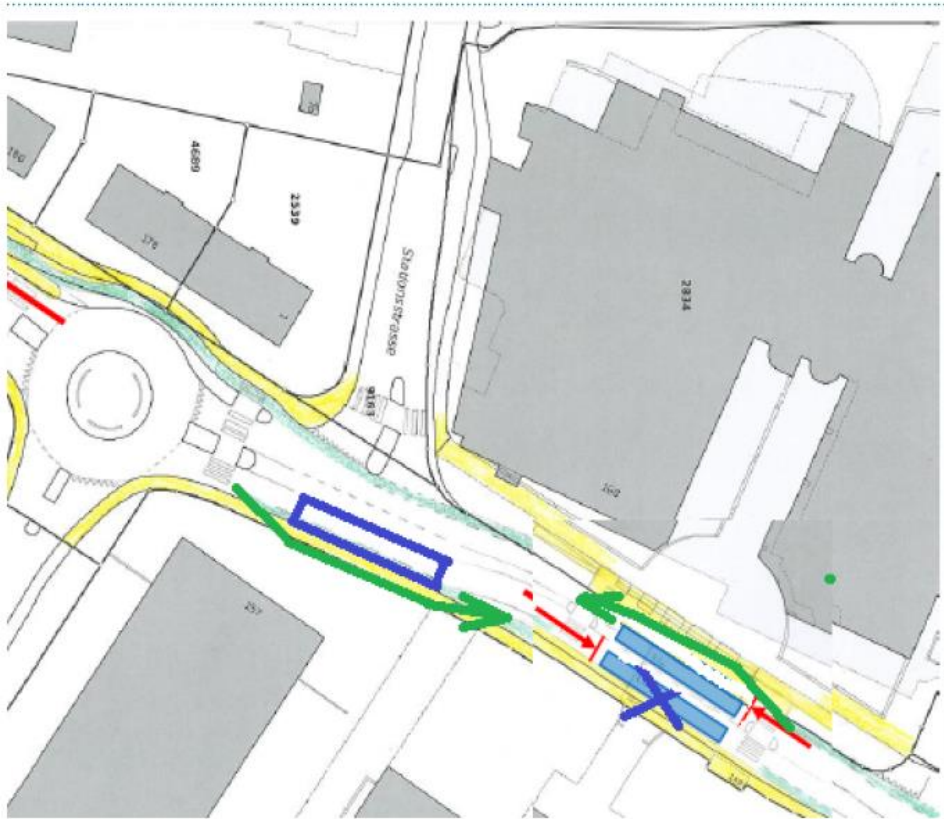


Abbildung 2: Skizze zur Rückmeldung von ProVelo zur Frage 4 (Liebefeld Park)

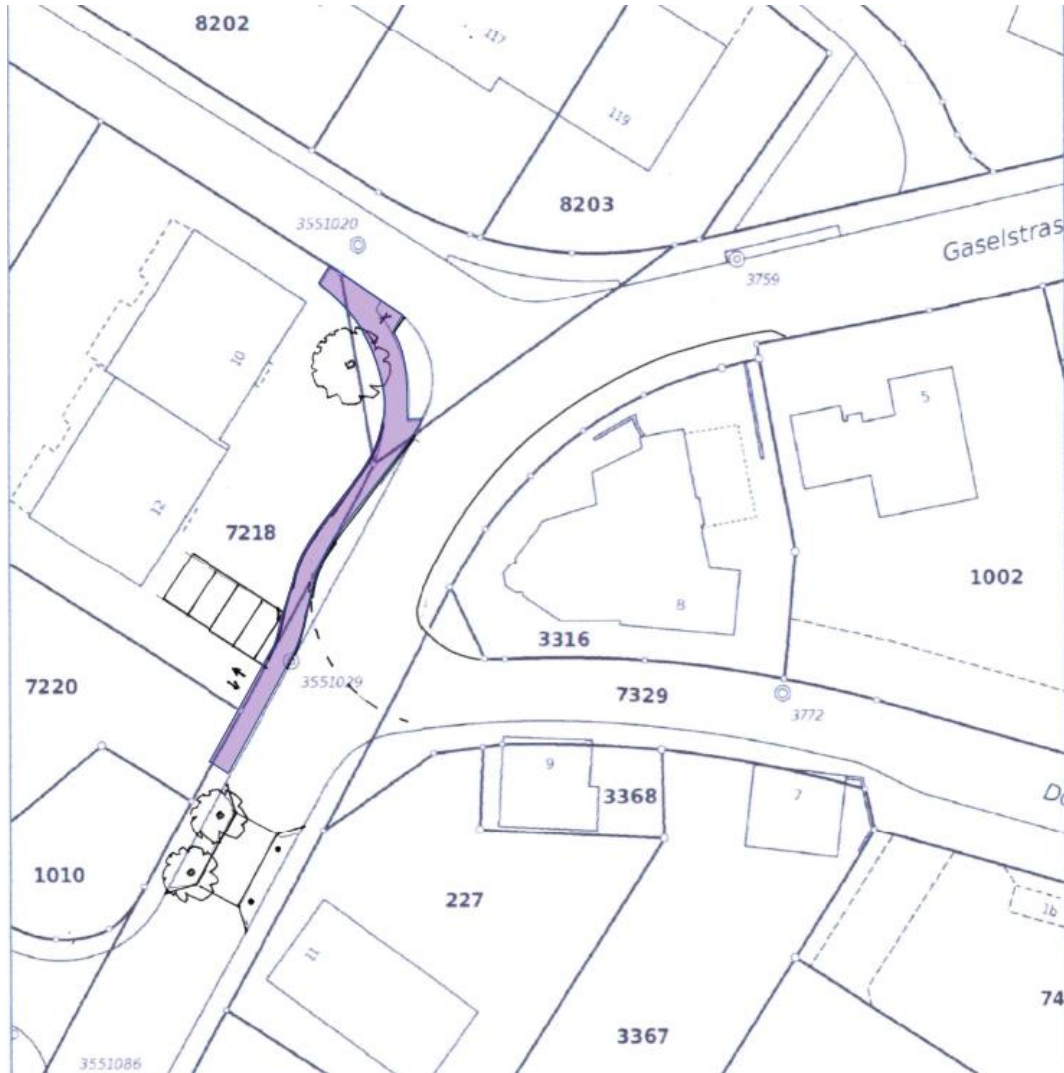


Abbildung 3: Skizze zur Rückmeldung von II zur Frage 5 und 6