



# Öffentlicher Verkehr im Wangental

**Zusammenhänge**  
**Lücken**  
**Optimierungspotenzial**

**Analysebericht auf Basis der Erfahrungen des Fahrplans 2008/2009**

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Fahrplanwechsel Dezember 2008

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurden im Wangental wesentliche Veränderungen in Betrieb genommen. Auf dem S-Bahnnetz wurde ein neues Konzept eingeführt mit zwei Linien nach Laupen resp. Fribourg, die sich im 4-Minutenabstand folgen. Weiter wurde die neue Buslinie 31 Ausserholligen – Freiburgstrasse – Hallmattstrasse – Niederwangen gestartet, welche auch die gesetzlichen Ansprüche für die Erschliessung des Bauhauses erfüllen muss. Ein wesentlicher Faktor hat sich bereits im Oktober 2008 verändert: Die Eröffnung des Shopping- und Freizeitzentrums Westside.

Nach einigen Wochen Erfahrungen hat die APW eine erste Bilanz gezogen und sich Überlegungen angestellt, wie der öffentliche Verkehr ohne wesentliche Mehrkosten noch optimiert werden kann.

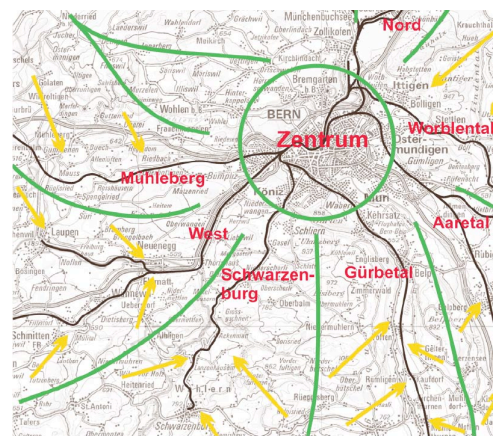
## 1.2 Siedlungsentwicklung

In den vergangenen 20 Jahren wurden in Köniz/Liebefeld, Niederwangen/Bümpliz-Süd und Gumme/Brünnen eine grosse Anzahl neuer Arbeitsplätze geschaffen. In den Siedlungskorridoren obere Gemeinde Köniz/Schwarzenburg, Sensetal/Freiburg und westliches Seeland/Neuenburg sind während der gleichen Zeit Wohnsiedlungen in neu erschlossenen Gebieten entstanden. Diese beiden Entwicklungen haben zu einer massiven Zunahme der Pendlermobilität beigetragen.

## 1.3 Verkehrsinfrastruktur

Das bisherige Erschliessungs- und Verkehrskonzept in der Region Bern, namentlich im Südwesten basiert grundsätzlich auf einer radialen Verkehrsinfrastruktur, die auf das Zentrum Bern (im öV ohnehin auf den Hauptbahnhof) ausgerichtet ist. Dieses Verkehrssystem vermag den heutigen Anforderungen nicht mehr zu genügen.

Weiter kommt dazu, dass auch der zentrale Verkehrsknoten im Zentrum (namentlich bezüglich öV) entlastet werden sollte. Von der tangentialen MIV-Verkehrszunahme betroffen ist Niederwangen auf der Achse WestSide – Köniz. Diese Zunahme wurde durch die Stadt Bern mit der neuen Ortsumfahrung von Niederbottigen, dem Ausbau des Moosweges und der Abspernung von Ein- und Durchfahrten nach Bümpliz noch gefördert.



## 1.4 aktuelle Belastung

Exemplarisch zu erwähnen sind, die in den vergangenen 5 Jahren entstanden Arbeitsplatz- und Freizeitschwerpunkte in der süd und südwestlichen Region Bern, wie Swisscomcenter, Videmar-Hallen, Bauhaus/ESP Juch-Hallmatt und WestSide / Werkplatz Brünnen. Sie generieren massive neue Verkehrsströme. Diese Entwicklung war eigentlich zum Zeitpunkt von deren Planung, Bewilligung und Realisierung vorhersehbar. Es überrascht deshalb, dass nur radiale öV-Verbindungen ausgebaut werden und diese Entwicklung nicht zeitgerecht mit entsprechenden Massnahmen im tangentialen öffentlichen Verkehr berücksichtigt wird.

## 2 Feststellungen

### 2.1 S-Bahnlinien S1 resp. S2

Unsere in den letzten Wochen wahrgenommenen Erfahrungen zeigen auf, dass das Fahrplankonzept noch nicht optimal und für viele öV-Benützerinnen unverständlich ist. Das neue Konzept verbessert die bisherigen Mängel nur für die Bevölkerung im Raum Laupen und Flamatt-Fribourg. Abgesehen von dem leicht verbesserten Sitzplatzangebot für die Niederwanger ö.V-Benutzer bringt das neue Konzept für das Wangental folgende Verschlechterungen:

- ∞ Die Verbindung nach Fribourg wird für Oberwangen und Thörishaus wesentlich komplizierter und zeitaufwendiger.
- ∞ Die Anschlussverhältnisse i Bahnhof Bern sind noch schlechter geworden.
- ∞ Die S2-Kompositionen sind nicht für den schnellen Frequenzwechsel für S-Bahnen geeignet, untermotorisiert und in Spitzenzeiten überfüllt.
- ∞ Die S2 kann die Fahrplanzeiten nicht einhalten und weist in der Regel während den Pendlerzeiten eine Abfahrtsverspätung von 4-5 Minuten auf. Diese wirkt sich teilweise auch auf die nachfolgende S1 aus.
- ∞ Die Einfahrt der S1 wird vielfach verunmöglicht, da das vorgesehene Perrongleis im Bahnhof Bern noch durch den vorgehenden verspäteten Zug belegt ist (CIS, Lötschberger, andere Entlastungszüge?). Die Züge halten unnötig vor dem Bahnhof Bern.
- ∞ Die Abendverbindungen nach Laupen befriedigen noch nicht.
- ∞ Die Anschlussverbindungen im Bahnhof sind durchwegs sehr schlecht. Für die Weiterfahrten mit den IC/EC/RE-Verbindungen sind durchwegs 20 – 30 Minuten Wartezeiten erforderlich (bezogen auf die für das Wangental massgebende S2).  
→ Der Freizeit- und Ausflugsverkehr schon nur ins nahe Berner Oberland wird durch diese lange Wartezeiten im Bahnhof Bern ungebührlich beeinträchtigt und besonders für Familien unattraktiv.

### 2.2 Buslinie 29

Die Anschlussverhältnisse in Niederwangen sind für die Umsteigeverbindungen aus Richtung Fribourg/Laupen besser geworden. Neu kann auch der Anschluss in Köniz von/in Richtung Schwarzenburg gewährleistet werden, was sich für den Freizeitverkehr positiv auswirken wird.

### 2.3 Verbindungen Köniz oder Wangental nach Brünnen/Westside

Eine direkte Verbindung existiert bis heute nicht. Die schnellsten ö.V.-Verbindungen führen mit komplizierten Umsteigeverbindungen über Bern oder Bümpliz (Bus) zur Haltestelle Brünnen. Die Fahrzeiten sind lang. Dies führt in der Regel dazu, dass der motorisierte IV benutzt und dadurch ein unnötiger Mehrverkehr verursacht wird.

### 2.4 Neue Buslinie 31 Niederwangen – Ausserholligen

Vor einer abschliessenden Wertung müssen nach einer längeren Beobachtungszeit die Frequenzentwicklung beobachtet werden. Für einzelne Personen hat das Angebot Vorteile gebracht. Für uns nicht nachvollziehbar ist das Haltestellenkonzept auf der Hallmattstrasse. Als Zubringerbus für das Bauhaus sind die Haltestellen im heutigen Nirwana wesentlich zu weit vom Bauhaus entfernt und optimierungsbedürftig. Wir schlagen vor, dass der Bus zum Bauhauskreisel fährt und dort wendet. Die Haltestelle *Hallmatt* würde das Terrain der MIGROS abdecken. Dort sind aber voraussichtlich in den nächsten 10 Jahren keine Bauabsichten geplant.

Weitere Urteile wollen und können wir heute noch nicht liefern.

### 2.5 Buslinie 27

Die Anordnung der Haltestelle *Fussweg Ried* in Fahrrichtung Niederwangen ist zu weit vom Fussweg entfernt. Die durch die vorhandene Autogarage konfliktbehaftete Situation wurde mit

der Umgestaltung entschärft. Eine Haltestelle auf gleicher Höhe wie die in Rtg. Weyermannshaus wäre für die Fahrgastströme idealer (Neben Fussgängerstreifen liegend).

### 3 Optimierungsvorschläge

#### 3.1 S-Bahnlinien S1 resp. S2

Nach der Konsultation des Fahrplans ist es für uns unklar, warum die S1 zwischen Flamatt und Niederwangen nicht hält. Die S1 hat die gleiche Fahrlage wie vor dem Fahrplanwechsel und fährt nun um einige Minuten später in Fribourg ab. Es spricht aus unserer Sicht nichts dagegen, dass die S1 wie früher sämtliche Haltestellen im Wangental bedient. Würde die Fahrlage um einige Minuten nach hinten verschoben, könnte sogar der Konflikt im Bahnhof Bern mit den noch besetzten Perrongleisen behoben werden.

Es wäre für das Wangental bereits sehr hilfreich, wenn ein hinkender 10/20-Minuten-Takt angeboten werden könnte (mit Halt an allen Wangentaler-Bahnhöfen).

Zielsetzung: Die S2 muss um einige Minuten früher im Bern Bahnhof einfahren, damit die Anschüsse 07(evt Brig)/12 resp. 37(evt. Brig)/40/42 in Richtung Oberland resp. Biel noch erreicht werden können (Mit einer perrongleichen Einfahrt könnten die Anschlüsse in Bern für Schnellumsteiger inoffiziell auf die knappste Verbindung im Normalfall gewährleistet werden). Falls dies Auswirkungen auf den Ast Richtung Langnau haben kann, schlagen wir vor, den Zug ein paar Minuten in Bern stehen zu lassen. Die Perronkapazitäten stehen zu dieser Zeit ausreichend zur Verfügung.

Damit könnte ohne Mehrkosten ein zukunftssträchtiges akzeptables Angebot erreicht werden.

Weiteres Optimierungspotential:

Abendverkehr: Durchgehender S1-Halbstundentakt. Zubringershuttle Laupen – Flamatt - Laupen

#### 3.2 Tangentiale Verbindung Köniz – Niederwangen - Westside

Auf einen kommenden Fahrplanwechsel (im Idealfall auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Perronaufgangs auf die Riedmoosbrücke) ist eine Fortsetzung der tangentialen Busverbindung von Schwarzenburg/Schliern/Köniz über Niederwangen nach Brünnen/Westside einzuführen. Dadurch werden die grossen Gebiete Schwarzenburgerland, das Sensetal/Freiburg und das westliche Seeland/Neuenburg tangential verbunden. Dadurch würde auch das Zentrum Bern entlastet, das in den Flutstunden Kapazitätsengpässe aufweist.

Die Umsteigebeziehungen an den S-Bahn Stationen Brünnen, Niederwangen und Köniz sind auf dieses Ziel hin zu optimieren. Es sind eigentliche Knotenpunkte vorzusehen, bei denen allenfalls auch S-Bahn-Schnellverbindungen halten. Der Betrieb ist, wenn auch reduziert auf einen Halbstundentakt bis Mitternacht sicherzustellen. Die Kultur- und Freizeitangebote sind auch über das Wochenende und abends zu bedienen.

Zentral für die optimierte Verknüpfung der verschiedenen Linien in Niederwangen ist die umgehende Realisierung des Aufgangs zwischen der S-Bahnstation und den neuen Bushaltestellen auf der Riedmoosbrücke.

Als Varianten in Frage kommen:

- ∞ Eine Verlängerung der Buslinie 29 von Köniz via Ried über die Riedmoosbrücke nach Brünnen
- ∞ Eine Verlängerung der Buslinie 17 von der Weiermatt über Niederwangen nach Brünnen (keine optimale Verknüpfung mit der S-Bahn Schwarzenburg und dem Bus nach Schliern)
- ∞ Eine Verlängerung der Buslinie 16 (vom Spiegel) über Köniz, Niederwangen nach Brünnen.
- ∞ Eine überlagerte Führung der Linien 29 und 16 auf dem Abschnitt Köniz-Niederwangen mit Endpunkt Niederwangen (Linie 29) bzw. Brünnen (Linie 16)
- ∞ Wechsel Verlängerung der Buslinie 27 ins Ried mit grosser Endwendeschleife.
- ∞ Einbezug alter Ortsteil Niederwangen mit Wendeschleife beim Neubaugebiet Bodelenweg Abzweigung Stegenweg.

∞ Verlängerung Buslinie Mühleberg-Brünnen nach Niederwangen-Köniz

Die Fahrzeit für die Strecke Köniz-Niederwangen-Brünnen kann auf max 15. Min. veranschlagt werden.

### **3.3 Strassenführung ins Westside**

Umgehend und in Absprache mit der Stadt Bern (im Konfliktfall unter Beizug des Kantons / RVK4) ist die Projektierung, Planung und Realisierung eines Ersatzes bzw. Neuanlage für die derzeitige Riedmoosstrasse zwischen Niederwangen und der Bottigenstrasse an die Hand zu nehmen. Diese verbindet die A12 ab Kreisel Bauhaus mit dem ausgebauten Moosweg zur neuen Umfahrungsstrasse Niederbottigen. Diese Strasse hat eine zusätzliche Basiserschliessungsfunktion seitens der Stadt Bern für bestehende und kommende Überbauungsvorhaben im Bereich Gewerbepark Rehag und geplanter Bauzone Moos für Freizeit und Sport (Fläche zwischen Rehag-Bottigenstrasse) zu erfüllen. Die bestehende Riedmoosstrasse ab Kreisel ins Moos dient danach lediglich nur noch dem Fussgänger- und Fahrradverkehr.

### **3.4 Innovatives Verkehrsmarketing**

Es ist ein attraktives Marketingkonzept zu entwickeln, dass namentlich in der süd- und südwestlichen Region Bern ein entsprechendes Umsteigen vom MIV zum ÖV und Veloverkehr fördert.

Die verschiedenen Einfallachsen nach Bern sind attraktiv zu verknüpfen, verkürzen die Reisezeiten und helfen die noch Jahrzehnte lang anhaltende Überlastung des Knotenpunktes Bern zu verringern. Der **TangentoWest** wird ein Erfolg, wie dies der **Tangento Ost** (Belp-Münsingen-Konolfingen) in eindrücklicherweise zeigt.

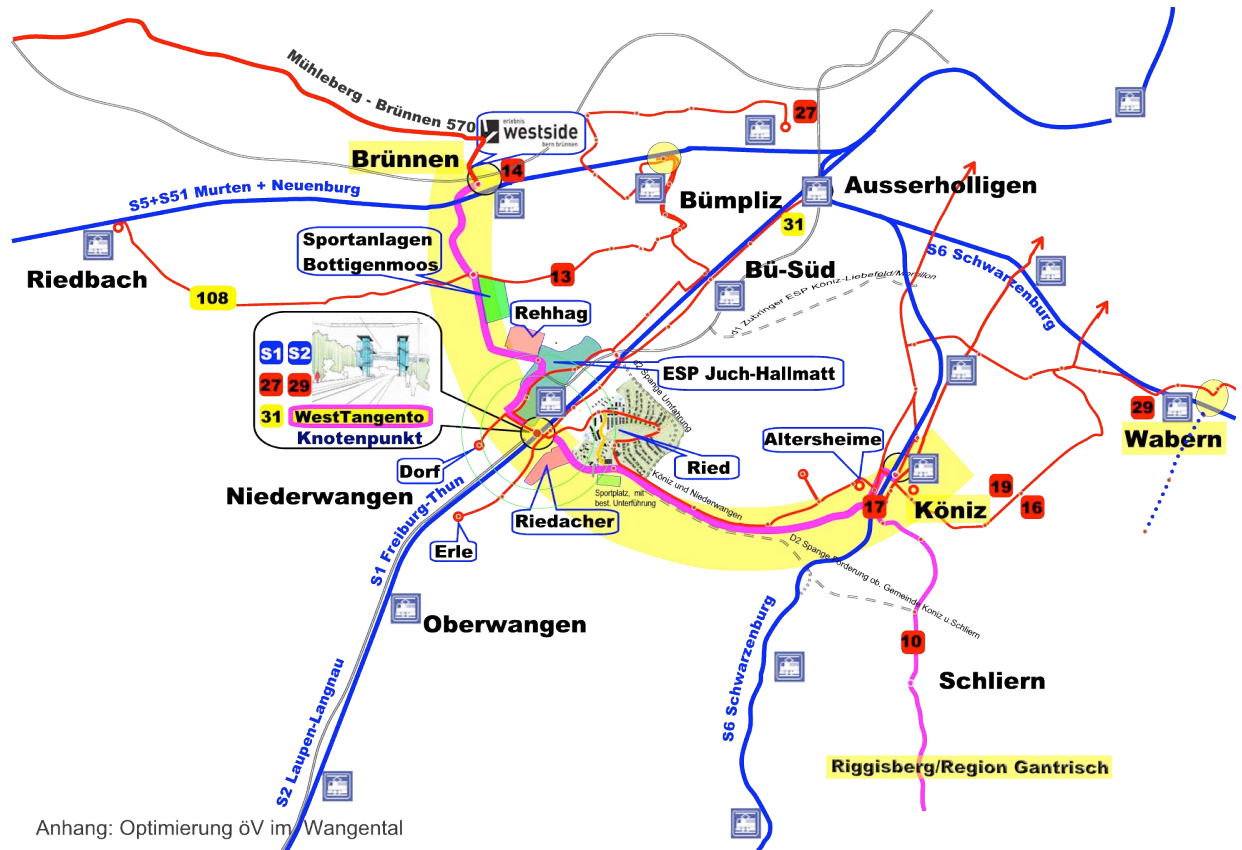
### **3.5 ZMB d2 Spange Köniz-Wangental**

Auf Antrag des Gemeinderates hat das Parlament am 20.10.2008 begründet beschlossen, auf die Südspange zu verzichten. Das Planungsamt hat nun den Vollzug der Streichung auf den entsprechenden Plänen der Gemeinde und beim Kanton zu überwachen. (Sofern aus irgendwelchen strategischen Gründen darauf verzichtet wird, ist für Niederwangen ebenfalls eine unterirdische Umfahrung Ried vorzusehen, analog dem Schliernertunnel und der Weiermattbrücke.)

### **3.6 Neue Buslinienführung im Ried**

Für die Linienführung durch das Ried ist nur eine Haltestelle vorgesehen. Die BERNMOBIL hat den durchschnittlichen Haltestellenabstand von 150 m und befindet sich im Mittelfeld der schweizerischen Verkehrsbetrieben. In der Planung Ried ist dieser Abstand entsprechend einzuhalten. Hier gilt es zusätzlich die grossen Höhenunterschiede zu beachten. Aus diesen Gründen sollte im Ried 2 Haltestellen angeboten werden (Auf Brüggbühlstrasse vor der Abzweigung Schürlirain/Brüggbühstrasse und Ende Schürlirain vor Einfahrt Piazza.)

Anhang: Übersicht



Anhang: Optimierung öV im Wangental