

p.A. Reto Germann
Schürlirain 32
3172 Niederwangen
☎ P: 031 982 00 21 G: 0512 20 5078
ap-wangental@bluewin.ch

PLUV
Abteilung Verkehr
Landorfstrasse 1
3098 **Köniz**

Niederwangen, 20. September 2006

Angebotskonzept öV Bern West 2010/2012 Stellungnahme zu ergänzendem Bericht, gestützt auf die Ergebnisse der Mitwirkung vom 1.1.06 – 28.2.06

Lieber David und Urs
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für das Zusenden der Unterlagen und die Gelegenheit zum ergänzenden Bericht „Angebotskonzept ö.V Bern-West“ Stellung nehmen zu können. Wie haben die Unterlagen studiert und geben Ihnen gerne unsere Beurteilung ab.

1 Gesamteindruck

Zwischen der Mitwirkung und der Herausgabe des ergänzenden Berichtes sind im Angebotskonzept markante Veränderungen in der Linienführung und im Fahrplanangebot zu Ungunsten des Wangentals entschieden worden. Nachdem wir den Bericht in der ersten Mitwirkung als Fortschritt für das Wangental und Alternative für den noch fehlenden ¼-h Takt der S-Bahn gewertet haben, müssen wir nun zur Kenntnis nehmen, dass vom Fortschritt nicht mehr sehr viel zu spüren ist und das Resultat heute wieder ernüchternd aussieht.

2 Netzstruktur

Kernpunkt des Busangebotes ist die Linienführung der Linie 29. Als nicht sinnvoll erachten wir die Verbindung zum Bahnhof Niederwangen. Die komplizierte Zickzack-Verbindung vom Riedmooskreisel zum Bahnhof verursacht unnötige Zusatzkilometer und v.a. grösseren Zeitverlust, da die Ausfahrt aus dem Schwendistutz in die Freiburgstrasse alles andere als ideal ist (Wartezeiten, schlechter Einbiegungswinkel).

Für uns ist die Verknüpfung auf der Brücke mit den neuen Zugängen (Türme) direkt zu den S-Bahn-Perrons immer noch die Beste resp. zukunftsgerichteteste Lösung. Der 29-er Bus muss über die Brücke bis nach Ausserholligen gezogen werden. Die nun als Alternative vorgesehene geplante neue Linie hat unter diesen Voraussetzungen keine grosse Zukunftschance, da sie mit der geplanten Linienführung nicht attraktiv genug ist und mit den zwingenden Umsteigeverhältnissen das Benutzerpotenzial eingeschränkt wird. Nur eine Linie von Köniz, via

Ried nach Ausserholligen bringt genügend Frequenzen um den notwendigen Kostendeckungsgrad erreichen zu können. Wenn nicht alle Kurse nach Ausserholligen gezogen werden können, sehen wir als Alternative den Wendepunkt beim neuen Kreisel Hallmattstrasse oder noch besser im Dorf auf der Kreuzung vor dem kirchlichen Zentrum.

Dem Argument, die Linie bis Ausserholligen (Fahrzeit via Brücke max. 32 Minuten) werde zu lang und bringt Fahrplanstabilitätsprobleme können wir nicht folgen, da auf dem Bernmobil-Netz Durchmesserlinien in Betrieb sind, welche eine längere Fahrzeit benötigen und grössere Stausituationen erleben (z.B. Nr 10 Schliern – Ostermündigen mit 36 Minuten). Auf der Strecke zwischen Niederwangen und Ausserholligen sind zudem heute keine verspätungsanfällige Konfliktsituationen bekannt.

Weiterhin fehlt uns mittelfristig eine Tangentialverbindung zwischen Niederwangen und Brünnen. Die Erschliessung des Westsides von Köniz – Niederwangen her wird vollkommen dem Individualverkehr überlassen. Mit der erweiterten Nutzung von Westside als Fitness- und Kinotempel werden sich ganz andere und v.a. zu andern Zeiten verkehrende Verkehrsströme ergeben, die teilweise mit dem ö.V. aufgefangen werden müssen. Aus Sicht der APW würde sich die Verlängerung der Postautolinie Mühleberg - Brünnen bis nach Niederwangen elegant anbieten.

3 Angebotsniveau und Fahrplankonzept

Das Fahrplanangebot wurde gegenüber der ersten Version markant gestrichen. Aus unserer Sicht müssten das Angebot folgenden Ansprüchen gerecht werden

Bus 29:

- Verlängerung der Abendkurse zwischen Köniz und Niederwangen um mindestens eine Stunde: Köniz verfügt über ein grosses Angebot an Sportvereinen. Zudem finden in der Musikschule Köniz, auf dem Gurten, im Haberhaus und in den Schulräumen der Schule Lebermatt viele Abendveranstaltungen resp. Kulturveranstaltungen statt. Die heutigen Erfahrungen zeigen, dass es nahezu unmöglich ist, ohne grosse Umwege diese mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Der Grossteil dieser Veranstaltungen dauern bis ca. 21.00 → Verlängerung der Betriebsdauer um eine Stunde als Minimum.
- Anschluss in Ausserholligen an die die S3 oder „S2“ Rtg Bern (Mit idealem Anschluss an den Fernverkehr; ca. 23 resp. 53)

Bus 27:

- Verlängerung nach Erle i.O.
- Die Fahrzeit von Niederwangen zum Bahnhof Bümpliz Nord verlängert sich mit der neuen Linienführung um 7 Minuten. Bümpliz Nord dürfte damit als Umsteigeknoten an Attraktivität verlieren. Entscheidend sind hier allerdings die effektiven Umsteigezeiten insbesondere in Richtung Neuenburg / Murten. Die bisherige Linienführung der Linie 27 ist zwar sehr umständlich, dient den Bedürfnisse von Bümpliz / Bethlehem und Niederwangen in dieser Form aber möglicherweise besser als die neue direktere Führung. Die Vorteile der neuen Führung sollten durch eine entsprechende Untersuchung belegt werden.

S1, S6:

- Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass die heute bereits sehr schlechten Anschlussverhältnisse in Bern zusätzlich verschlechtert werden. Dies ist unakzeptabel. Für die Schwarzenburglinie wird bei ähnlichen Verhältnissen der Durchmesser gebrochen damit diese Misere verbessert werden kann. Für die heutige S1 (resp. später S6) mit gleichen Verhältnissen ist dies kein Thema!
- Der vom Kanton bereits versprochene Halt der S1 (Konzept S1/S6) in Niederwangen ist in den Plänen nicht aufgeführt.

Wir hoffen, Ihnen unsere Anliegen plausibel unterbreitet zu haben. Wir bitten Sie weiter, zu den oben erwähnten Punkten mit den zuständigen Partnern (GDe, Kanton, RVK4, APW) Besprechung einzuberufen, damit die Anliegen des Wangentals einmal eigenhender diskutiert werden können.

Mit freundlichen Grüssen

Für die APW

Reto Germann
Präsident

Kopie:

Regionale Verkehrskonferenz 4

Bern-Mittelland
c/o ecoptima ag
Spitalgasse 34
3001 **Bern**

- Ortsvereine Thörishaus, Niederwangen, Oberwangen