

1609
Dringlichkeit ge-
währt

Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern

1. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM, für die Erstellung eines Berichts über ein mittelfristig umsetzbares Verkehrskonzept zur Kapazitätserhöhung entlang der Strecke Bern Bahnhof-Schliern ein. Das Verkehrskonzept berücksichtigt angemessen die Interessen von ÖV, MIV und Langsamverkehr. Insbesondere in Bezug auf die Sicherheit ist das Konzept velo- und fussverkehrsfreundlich ausgestaltet. ÖV-seitig beinhaltet es Doppelgelenkbusse.
2. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen für eine anschliessende Umsetzung einer solchen Verkehrslösung im Rahmen des Angebotskonzepts 2022–2025 intakt bleiben. Dabei gilt sein besonderes Augenmerk der Sicherung der Bundesgelder, die aus dem Projekt Tram Region Bern für den Könizer Ast reserviert sind.

Begründung

Aufgrund des zu erwartenden Zuwachses an Wohn- und Arbeitsplätzen vornehmlich im Raum Liebefeld wird die Kapazität auf Teilen der Strecke Bern Bahnhof-Schliern nach Einschätzung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ungefähr ab 2020 knapp – dies auch unter Berücksichtigung der im Angebotskonzept 2018–2021 vorgesehenen Verdichtungskurse. Das Projekt Tram Region Bern, welches zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Strecke Ostermundigen-Bern Bahnhof-Schliern geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt. Als verkehrstechnisch zweckmässige und vermutlich mehrheitsfähige Lösung bleibt somit mittelfristig nur der Einsatz grösserer Busse. Die vorliegende Motion lässt offen, ob die Busse künftig nur bis zum Bahnhof Bern verkehren sollen oder ob sie auch einen anderen Ast wie heute Bern-Ostermundigen erschliessen. Um die in Vergangenheit geäusserte Kritik an Doppelgelenkbussen zu würdigen, muss der Einsatz dieser Busse so ausgestaltet sein, dass auch Sicherheit und Attraktivität für den Velo- und den Fussverkehr gewährleistet sind. Dabei soll insbesondere das Potenzial der Sicherheitstechnik moderner Busse genutzt werden.

Damit die Möglichkeit offengehalten wird, das Verkehrskonzept terminlich auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umzusetzen, muss die Studie bis Ende 2016 erstellt und dem UVEK in geeigneter Form zur Kenntnis gebracht werden. Nach Ablauf dieser Frist droht der Verlust eingestellter Bundesgelder. Der Gemeinderat soll in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Kanton alles daransetzen, dass die beim Bund für den Könizer Ast des Projekts Tram Region Bern reservierten Mittel von maximal 31.27 Mio. CHF (Massnahme 351.014) für die Umsetzung des beschriebenen Verkehrskonzepts reserviert bleiben. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass die Trägerschaft von Tram Region Bern, also der Kanton, nicht auf diese Gelder verzichtet.

Begründung der Dringlichkeit

Bis Ende 2016 müssen die Agglomerationsprogramme der dritten Generation beim Bund eingereicht werden. Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der ersten oder der zweiten Generation, deren Umsetzung bis Ende 2016 nicht absehbar ist, können dem Kanton bei der Beurteilung seines Agglomerationsprogramms der dritten Generation finanziell zum Nachteil gereichen. Es ist daher wichtig, dass bis Ende 2016 ein Weg für die Verkehrslösung auf dem Könizer Ast aufgezeigt werden kann, um die Bundesgelder zu sichern. Den soeben veröffentlichten Berichten zum Angebotskonzept 2018–2021 ist zudem zu entnehmen, dass die entsprechenden Arbeiten von Behördenseite noch nicht an die Hand genommen wurden, dass diese aber rasch in Angriff zu nehmen seien, wenn sie auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin sollen umgesetzt werden können.

Köniz, März 2016

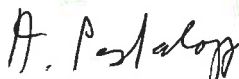


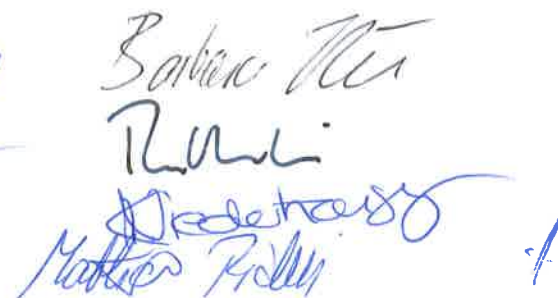
Erstunterzeichner
Casimir von Arx





Zweitunterzeichner
Thomas Frey









Motion SP «Ganztageschulen in der Gemeinde Kőniz»

Der Gemeinderat wird aufgefordert

1. ein Konzept für die Einführung von Ganztageschulen auszuarbeiten und
2. die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Durchführung eines Pilotprojekts bereitzustellen.

Begründung

Die Anstrengungen der Gemeinde Kőniz auf dem Gebiet der Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie der Schule als Lebensort sind vielfältig: die Plätze in den Kindertagesstätten wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht, ein flächendeckendes Netz an Tagesschulen ist im urbanen Kőniz Realität. Dies entspricht einem grossen Bedürfnis der Eltern, wie die stetig wachsende Anzahl Anmeldungen an allen Tagesschulen zeigen.

Mit dieser rasanten Entwicklung kann die Infrastruktur nicht in allen Ortsteilen Schritt halten. Je nach Tagesschule müssen Kinder im Laufe des Tages die Räumlichkeiten mehrmals wechseln. Auch gleichbleibende Betreuungspersonen können unter den aktuellen Umständen nicht garantiert werden. Gerade für jüngere Kinder sowie für Kinder, die viel in die Tagesschule gehen und für ihre Eltern bedeutet die heutige Organisation eine grosse Herausforderung. Viele Eltern weichen auf alternative Lösungen aus oder reduzieren ihr Arbeitspensum.

Die Einrichtung von Ganztageschulen wäre für diese Kinder und ihre Eltern eine grosse Erleichterung und qualitative Verbesserung ihres Alltages. Sie würden aber auch die Tagesschulen, die es weiterhin braucht, entlasten. Ganztageschulen sind schlicht ein Gebot der Stunde und die konsequente Weiterentwicklung der Möglichkeiten zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Die SP ist der Ansicht, dass dieses Vorhaben daher rasch angegangen werden muss und die Gemeinde Kőniz in Sachen Ganztageschulen eine Vorreiterrolle in der Region übernehmen soll. Langfristig verhelfen Ganztageschulen mit Sicherheit auch zu einem Standortvorteil.

Familien, die sich für das Modell Ganztageschule entscheiden, können ihre Kinder von morgens bis abends durchgehend betreuen lassen. Die Kinder verbringen den ganzen Tag in der Ganztageschule, die Teilnahme ist nicht fakultativ. Damit kann für die Kinder eine Kontinuität und Stabilität garantiert und Raum für ihre Entfaltung geschaffen werden.

Ob neuer Unterricht, individuelle Förderung, kreative Freizeitgestaltung oder eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie – Ganztageschulen bieten eine Fülle von Vorteilen und bessere Voraussetzungen, um Kinder zu eigenverantwortlich handelnden, kreativen Persönlichkeiten heranwachsen zu lassen. Ganztageschulen heisst aber auch Schule neu denken, denn diese bieten weit mehr als neue Öffnungszeiten – sie begünstigen eine Lehr- und Lernkultur, die auf die Interessen und Voraussetzungen des einzelnen Kindes eingeht, die Schülerinnen und Schüler zur Selbstständigkeit erzieht und Freude am Lernen und an Leistung vermittelt. Ganztageschulen leisten einen wichtigen Beitrag zu Chancengleichheit.

Kőniz, 14. März 2016

M. Wini
 A. Rott
 A. Beringer-Trank
~~R. ...~~
 H. ...

W. ...
 I. ...
 ...
 ...
 ...

E. ...
 ...
 ...
 ...
 ...

1611

Motion Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP

Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz - Schwarzenburg

Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM zusammen mit den betroffenen Gemeinden für die Erstellung eines Berichts ein, welcher die Realisierungsmöglichkeiten der Verlängerung der RBS-Linie vom geplanten Tiefbahnhof RBS nach Köniz - Schwarzenburg aufzeigt ("Metro Nord-Süd"). Der Bericht enthält :

- eine aktualisierte Grobkostenschätzung auf der Grundlage der bestehenden Berichte und der Machbarkeitsstudie von 2003 ¹.
- Eine Abschätzung des frühest möglichen Realisierungshorizonts mittels verschiedener Szenarien.
- Eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten S6-Ausbau und Metro Nord-Süd.

Für die Begleitgruppe des Berichts werden Vertreter und VertreterInnen des Kantons und der Gemeinden an der zukünftigen RBS Nord-Süd-Achse eingeladen. Der Bericht bildet die Entscheidungsgrundlagen für das weitere Vorgehen bezüglich S6-Ausbau oder "Metro Nord-Süd".

Begründung:

Mit dem Wegfall des Trams nach Köniz hat sich die Ausgangslage geändert. Der verlangte Bericht soll aufzeigen, ob eine bessere S-Bahn-Erschliessung von Köniz über die bisherige S6 via Ausserholligen oder über die "Metro Nord-Süd" erfolgen soll. Es geht darum, Fehlinvestitionen zu vermeiden und das Projekt "Metro Nord-Süd" soweit aufzubereiten, dass es allenfalls in die nächste Generation des Agglomerationsprogramms des Bundes eingespielen werden kann.

Die Pendlerströme im Raum Köniz/Liebelfeld werden in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Viele wichtigen Entwicklungsschwerpunkte liegen in diesem Gebiet. Die Buslinie 10 wird - auch wenn sie weiter ausgebaut wird - nicht den ganzen Zusatzverkehr aufnehmen können. Ein Ausbau der S-Bahn auf den ¼-Stunden-Takt ist deshalb unumgänglich. Dieser ist vorgesehen, aber eine Realisierung ist nicht vor 2025 möglich.

Bis 2025 ist auch die Realisierung des Tiefbahnhofs RBS in Bern geplant. Das Postulat verlangt, dass in diesem Zusammenhang die unterirdische Weiterführung der RBS bis in den Raum Liebelfeld/Köniz und die Umrüstung bis Schwarzenburg auf Schmalspur geprüft wird ("Metro Nord-Süd"). Diese Variante (M) hat bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern ² von 2008 gut abgeschnitten, ist aber gegenüber der Variante Tram + S-Bahn (T+S) wegen der hohen Kosten ausgeschieden. Die Kosten waren so hoch, weil der Tiefbahnhof in die Kosten eingerechnet wurde. Dieser wird jetzt aber ohnehin gebaut.

Die Weiterführung der RBS ab dem neuen Tiefbahnhof hat wesentliche Vorteile:

- Fahrzeitverkürzung Köniz - Bern
- Hohe Kapazität (¼-Std. Takt oder höher)
- Neue Durchbindung direkt in den Norden von Bern (Worbental/ Zollikofen/ Fraubrunnen/ Solothurn), das Projekt hat regionalpolitische Bedeutung.
- Zusätzliche Haltestellen (unterirdisch) in Köniz Waldegg und im Bereich Insel-Spital.
- Aufhebung der Niveau-Übergänge Könizstrasse, Waldeggstrasse und ev. Stationsstrasse
- Keine Baustellen auf den Strassenachsen.

¹ AöV Kanton Bern /RVK4: Machbarkeitsstudie Neue Bahnlinie Bern - Schwarzenburg; Schlussbericht, 26.6.2003

² BVE Kt. Bern: ZMB Bern Gesamtsynthese, Schlussbericht, 28.5.2008
<http://www.mm.directories.be.ch/files/3517/14241.pdf>

Überparteiliche Motion (SP, Junge Grüne, Grüne)

„Antragsrecht – Partizipationsmöglichkeit für die Bevölkerung aus allen Ortsteilen“

Antrag

Der Gemeinderat wird beauftragt, für Nichtparlamentarierinnen und Nichtparlamentarier ein Antragsrecht (Volksmotion und Volkspostulat) zu schaffen.

Eine Anzahl von mindestens 100 Personen, die in der Gemeinde wohnhaft und angemeldet sind und das vierzehnte Altersjahr zurückgelegt haben, sollen durch Unterzeichnung eine Volksmotion oder ein Volkspostulat einreichen können. Das Parlament behandelt die Anträge wie eine Motion oder ein Postulat eines seiner Mitglieder.

Begründung

Die Volksmotion und das Volkspostulat fördern die vermehrte Einbindung der Bürgerinnen und Bürger aus der ganzen Gemeinde in die Entscheidungs- und Gestaltungsprozesse des gesellschaftlichen Zusammenlebens.

Seit 10 Jahren gibt es in der Gemeinde Köniz „nichtständige Kommissionen“ mit Vertretern aus den verschiedenen Ortsteilen (u. a. Wangental und Köniz/Liebefeld). Die Kommissionen sind ein Bindeglied zwischen den Behörden und der ortsansässigen Bevölkerung, welche Anliegen aus den Quartieren über Vertreter mit Quartierbezug in die Kommissionen einbringen.

Der Gemeinderat hat am 17. Februar 2016 entschieden, dass die „nichtständigen Kommissionen“ (u. a. Köniz/Liebefeld) aufgehoben werden und es auch keine neuen „nichtständigen Kommissionen“ für die obere Gemeinde oder Wabern geben wird.

Im Bericht vom 9.11.2015 zum Postulat „Volksmotion und Volkspostulat – neue demokratische Rechte!“ bekräftigte der Gemeinderat noch, dass die „nichtständigen Kommissionen“ mit Vertretern aus den verschiedenen Ortsteilen ein wichtiges Mitwirkungsinstrument seien. Der Gemeinderat lege grossen Wert auf einen regelmässigen Austausch, der häufig auf diese Weise die spezifischen Interessen des jeweiligen Ortsteils einbringt.

Mit der neuen Ausgangslage ist es nun der richtige Zeitpunkt gekommen, dass die Stimmbürger von Köniz über die Einführung neuer Partizipationsrechte („Volksmotion und Volkspostulat“) entscheiden kann.

Vorleistungen und Grundlagen

In der Antwort (19.8.2013) und im Bericht (9.11.2015) des Gemeinderates zum Postulat 1301 „Volksmotion und Volkspostulat – neue demokratische Rechte!“ sind folgende Erkenntnisse festgehalten:

- In Anbetracht der bisherigen Erfahrungen in anderen Gemeinden und des Potentials des Bevölkerungsantrags (Volksmotion und Volkspostulat) kommt der Gemeinderat zu einer grundsätzlich positiven Gesamtbeurteilung.
- Das Instrument schliesst eine gewisse Lücke, welche zwischen dem relativ aufwändigen Instrument der Initiative einerseits und dem vergleichsweise schwachen Petitionsrecht andererseits besteht. Mit der Einführung könnte die Gemeinde Köniz ihre demokratischen Instrumente – im Einklang mit dem Prinzip der Volkssouveränität – gezielt und massvoll ausbauen, ohne die bestehende gute Zusammenarbeit (checks and balances) zwischen Volk, Parlament und Exekutive aus dem Gleichgewicht zu bringen.
- Das Unterschriftenquorum und die Unterschriftsberechtigung haben keinen signifikanten Einfluss auf die Anwendung bzw. Nichtanwendung.
- Den Verwaltungsaufwand stufen die angefragten Gemeinden als vergleichbar mit einer Behandlung eines parlamentarischen Vorstosses ein.



Motion SP Köniz (Lüthi/Descombes): „Für eine rasch realisierbare Süd-Nord-Achse“

Der Gemeinderat wird beauftragt, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass die S6 auf den nächstmöglichen Fahrplanwechsel als Durchmesserlinie „Köniz – Liebefeld – Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ geführt wird. Bis zum notwendigen Infrastrukturausbau im 1/2-Stundentakt und spätestens ab 2025 im 1/4-Stundentakt.

Begründung

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf ist der grösste und auch der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern. Auch der ESP Ausserholligen gehört zu den fünf Standorten der Premium-Kategorie des Kantons Bern.

Eine Süd-Nord-Achse „Köniz – Liebefeld – Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ verbindet Köniz nicht nur mit dem Hauptbahnhof Bern, sondern auch mit den wichtigsten Entwicklungsschwerpunkten in der Kernregion Bern.

Gute Umsteigemöglichkeiten bei den Stationen Europaplatz und Wankdorf entlasten nicht nur die Buslinie 10, sondern auch die Umsteigesituation beim Bahnhof Bern.

Die ZBM (Zweckmässigkeitsbeurteilung) Bern hat aufgezeigt, dass die Umsetzung dieser Variante folgende Vorteile hat: Tiefe Kosten bei hohem Nutzen-Kostenverhältnis; gute räumliche Erschliessung; etappierbare Lösung; konstant bleibende Barrierenschliesszeit wegen neuer Sicherungstechnik.

Eine Süd-Nord-Achse mit einem 1/4-Stundentakt ist mit der S-Bahn effektiv realisierbar und nicht erst eine Vision. Als Grobverteiler bietet sie in Kombination mit dem 10-er und 17-er Bus eine gute und finanziell tragbare öV-Erschliessung für Köniz.

Die Strecke Köniz – Fischermätteli muss für einen 1/4-Stundentakt nicht zwingend auf zwei Spuren ausgebaut werden. Die Strecke Fischermätteli – Bahnhof Bern muss jedoch ohnehin ausgebaut werden, unabhängig davon, ob Köniz mit einer Metro erschlossen wird oder nicht.

Auf der aktuellen S-Bahnstrecke können rasch erste spürbare Verbesserungen erzielt werden.

Köniz, 14. März 2016/LÜR

Ruedi Lüthi / Vanda Descombes

Ruedi Lüthi
i. Descombes
ll. Rott

W. R. ...
H. ...

S. Staub-Platen
A. ...

Ob. ...
Car...
...

S. ...
i. ...
T. ...

A. ...
M. ...

Interpellation SVP Köniz

Angefallene Kosten anlässlich der Tour de Suisse 2015 / Anfallende Kosten anlässlich Tour de France 2016

Im Jahr 2015 führte die Tour de Suisse mit zwei Etappen nach und über das Gemeindegebiet von Köniz. Für die Sicherung und Sperrung der Rennstrecke wurden auch Gemeinde eigene Mittel, wie beispielsweise die Feuerwehr, Infrastruktur, etc., eingesetzt.

Die Interpellanten möchten vom GR folgende Fragen beantwortet haben:

1. Wie gross war der finanzielle Aufwand von Köniz für den Anlass Tour de Suisse?
2. Stehen noch Auslagen oder Einnahmen aus?
3. Ist eine Kosten/Nutzen Analyse erstellt worden und wie präsentierte sich diese?
4. Wird von der Gemeinde her aktiv geplant die TdS wieder nach / oder über Köniz zu holen?

Im Sommer 2016 wird die Tour de France mit einer Etappe über das Gemeindegebiet und durch Köniz führen. Analog der Tour de Suisse werden vermutlich auch für diesen Anlass Infrastrukturen und personelle Mittel zur Verfügung gestellt werden müssen. Zur Sicherung der Tour Strecke werden ebenso ganze Quartiere und Geschäftszonen über mehrere Stunden abgeriegelt werden.

Zur Tour de France / Köniz stellen sich folgende Fragen:

1. Mit welchem finanziellen Aufwand wird für diesen Anlass gerechnet?
2. Was bringt die TdF der Gemeinde Köniz (Mit Ausnahme des Spektakels für Zuschauer (riesiger Werbetross!)?
3. Wird eine Kosten/Nutzen Analyse erstellt?
4. Wie hoch wird der wirtschaftlich Schaden für das Gewerbe durch die längeren Strassensperren beziffert und wie geht Köniz diesbezüglich auf die betroffenen Unternehmen zu?

Eingereicht 14.März 2016

J. Kuchel

B. Böhler

F. Kuster

L. Gilgen

J. Jovan

Matthias Röllin

M. Suter

C. Nydegger

S. Kasper

E. Buechler

[Signature]

[Signature]

A. Moser

[Signature]

[Signature]

[Signature]

A. Pastalogg