

1609 Richtlinienmotion (BDP, Grünliberale, EVP, CVP, Grüne) "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

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.

Eingereicht

14. März 2016

Unterschrieben von 15 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Thomas Frey, Toni Eder, Hansueli Pestalozzi, Barbara Thür, Thomas Marti, Katja Niederhauser-Streiff, Mathias Rickli, Elena Ackermann, Bruno Schmucki, Bernhard Zaugg, Ulrich Kropf, Stephan Rudolf, Christina Aebischer, Andreas Lanz

Antwort des Gemeinderates

Formelle Prüfung

Der Gegenstand dieser Motion fällt in den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates. Im Fall einer Erheblicherklärung kommt der Motion daher der Charakter einer Richtlinie zu.

Zu Ziffer 1:

In Folge der Ablehnung des Projektes „Tram Region Bern“ hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 die Linie 10 analysieren und Übergangsmassnahmen zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe erarbeiten lassen. Die Gemeinde Köniz war nebst der Stadt Bern und der Transportunternehmung ebenfalls in der Begleitgruppe vertreten. Die öffentliche Mitwirkung hat im Februar/März 2016 stattgefunden.

Die RKBM hat zu diesem Zweck im Frühling 2015 einen Auftrag an eine Planungsgemeinschaft vergeben. Der Auftrag hatte folgende Zielsetzung:

- Die Projektskizze fokussiert auf Übergangsmassnahmen für das Regionale Angebotskonzept 2018–2021 ohne grössere Infrastrukturmassnahmen. Für das folgende Regionale Angebotskonzept 2022–2025 ist die Weiterentwicklung aufzuzeigen. Dabei ist auf die Kompatibilität mit langfristigen Massnahmen zu achten.
- Ziel ist, aus fachlicher Sicht eine Bestvariante zur Bewältigung der Nachfrage auf der Linie 10 mit Bussen bis etwa zum Jahr 2025 unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit zu bestimmen. Insbesondere sind die Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Einsatz von Doppelgelenk(trolley)bussen aus technischer und verkehrlicher Sicht zu klären.

Mit der Bekanntgabe der erneuten Abstimmung zum Tramprojekt in der Gemeinde Ostermundigen, hat die Kommission Verkehr der RKBM beschlossen, die öffentliche Mitwirkung auf die Massnahmen der Angebotsperiode 2018-21 zu begrenzen. Da es unmöglich ist, bis 2018 Doppelgelenkbusse in Betrieb zu nehmen, mussten alle Varianten, die solche Fahrzeuge vorgesehen haben, verworfen werden.

In der bisher bereits erfolgten Analyse durch die Planungsgemeinschaft sind mittelfristige Lösungsansätze aber dennoch untersucht worden. Diese werden nach der Abstimmung in Ostermundigen wieder aufgenommen. Die RKBM wird das Projekt weiterführen und im Jahr 2016/2017 Ansätze für mittelfristige Lösungen mit Aufwärtskompatibilität erarbeiten. Darin sollen die im Vorstosstext genannten Anliegen einfließen

Die Gemeinde Köniz wird auch im zukünftigen Projekt für mittelfristige Lösungen auf der Linie 10 in der Begleitgruppe vertreten sein. Sie wird sich dafür einsetzen, dass im Konzept auch die anderen ÖV-Linien, der motorisierte Individualverkehr, die Velofahrenden und die zu Fussgehenden in der Lösungsfindung einbezogen werden.

Zu Ziffer 2:

Die Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds für das Agglomerationsprojekt „Tram Region Bern“ sind solange reserviert, bis der Kanton Bern dem Bund offiziell den Verzicht auf den Bau von „Tram Region Bern“ mitteilt. Das ist bislang – im Hinblick auf die Abstimmung in der Gemeinde Ostermundigen – nicht erfolgt.

Die Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an das Projekt „Tram Region Bern“ wurden vom Bund projektbezogen zugesichert. Die Beiträge können somit nicht ohne weiteres anderweitig beansprucht werden. Eine „Sicherung“ der Bundesgelder könnte somit nur ins Auge gefasst werden, indem ein alternatives, vergleichbares Projekt erarbeitet und dem Bund mit entsprechenden Anträgen zur Prüfung unterbreitet wird.

Der Regierungsrat hat nach der Ablehnung des Projektes Tram Region Bern die auf kantonaler Ebene für dieses Projekt reservierten Kredite freigegeben und anderweitig eingesetzt. Für ein alternatives Projekt müssten deshalb sowohl beim Kanton Bern wie auch in der Stadt Bern neue Kreditbeschlüsse durch das jeweilige finanzkompetente Organ erwirkt werden.

Der Gemeinderat hat sich verschiedentlich bei der RKBM und dem Kanton dahingehend vernehmen lassen, dass die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2008 erarbeitete Variante M weiterverfolgt und beim Bund eingereicht werden soll.

Fazit:

Die Forderungen und Fragen der Motion decken sich mit den Absichten des Gemeinderates. Da es sich um eine Richtlinienmotion handelt, beantragt der Gemeinderat, die Motion als Postulat erheblich zu erklären.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird als Postulat erheblich erklärt.

Köniz, 20. April 2016

Der Gemeinderat

Beilagen

Formelle Prüfung der Motion vom 7. April 2016



Köniz, 7. April 2016 rc

1609 Dringliche Motion (BDP, Grünliberale, EVP, CVP, Grüne) "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof - Schliern"
Formelle Prüfung der Motion

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt:

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.

Die Motionäre wollen, dass sich der Gemeinderat bei den zuständigen Stellen für eine mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof – Schliern einsetzt.

Im Rahmen seiner allgemeinen Zuständigkeiten setzt sich der Gemeinderat für die Anliegen der Gemeinde ein und vertritt diese nach aussen.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin