

1635 Richtlinienmotion (SP, Ruedi Lüthi, Vanda Descombes) "Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt, mit der Stadt Bern und dem Kanton Bern über die Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital (Morillonstrasse) zu verhandeln und alle notwendigen Massnahmen einzuleiten, damit eine Unterführung realisiert und der Busverkehr in die Könizer Ortsteile gesichert wird.

Ausgangslage und Rückblick

Die Bahnschranke Morillon wurde bereits im Jahr 2004 thematisiert. Am 18. Oktober 2004 reichte Harald Henggi die Interpellation betr. der Situation an der Bahnschranke Morillon ab Fahrplanwechsel 12.12.2004 ein.

Der Gemeinderat bestätigte in der Antwort zur Interpellation, dass sich die Situation beim Bahnübergang Morillon bereits vor dem Fahrplanwechsel 2004 bezüglich Schliesszeiten und sich daraus ergebenden Wartezeiten für den Strassenverkehr als wenig optimal präsentierte und dass sich diese Situation mit dem Fahrplanwechsel Ende Jahr noch verschärfen werde. Die Frage, ob eine langfristige Lösung (z.B. Bau einer Unterführung) angestrebt werde, beantwortete der Gemeinderat am 24. November 2004 jedoch wie folgt: „Bereits 1990 war die Erstellung einer Unterführung auf der Morillonstrasse ein Thema; Köniz verweigerte damals eine finanzielle Beteiligung. Aus aktueller Sicht (24.11.2004) ist damit zu rechnen, dass ein solches Projekt frühestens in 5 bis 10 Jahren umgesetzt werden könnte. Der Gemeinderat strebt in den Gesprächen eine langfristige Lösung an, kann aber beim heutigen Stand der Abklärungen noch keine Aussagen zur Art der Lösung machen.“

In einer, der Interpellation beigelegten Variantenstudie vom März 2004, zog die Firma Bahn + Bus Beratung AG 3B folgendes Fazit: „Es gibt keine kurzfristigen Massnahmen, die allen Ansprüchen gerecht werden. Die Niveau-Trennung von Schiene und Strasse ist so schnell als möglich anzugehen. Spätestens mit dem Doppelspurausbau der S-Bahn wird sie unumgänglich. Bei gesicherter Finanzierung und abgesprochenem Kostenteiler könnte die Massnahme vorgezogen werden, da sie nachhaltig ist“.

Begründung der Motion

Es sind weitere 12 Jahre seit der letzten Behandlung im Parlament vergangen. In der Zwischenzeit wurde die absolute Kapazitätsgrenze beim Bahnübergang Zieglerspital erreicht.

Die vor 12 Jahren angekündigten Lösungen der Gemeinde liegen jedoch noch immer nicht vor. Bis 2020 wird die Strecke Frischingweg - Kehrsatz-Nord auf Doppelspur ausgebaut. Es werden dann zusätzliche Züge auf der Linie Bern - Belp verkehren und auch auf der Morillonstrasse wird der Verkehr zunehmen (neue Buslinie und zusätzlicher Velo- und Autoverkehr).

Die Könizer Ortsteile Blinzern, Spiegel, Gurten-Gartenstadt, Gurtenbühl, Hangweg und Steinhölzli müssen auch in Zukunft mit zuverlässigen Buslinien über die Morillonstrasse erschlossen werden.

Eine Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital (Morillonstrasse) ist nun dringend zu realisieren.

Eingereicht

5. Dezember 2016

Unterschrieben von 27 Parlamentsmitgliedern

Ruedi Lüthi, Vanda Descombes, Christian Roth, Arlette Stauffer, Annemarie Berlinger-Staub, Bruno Schmucki, Werner Thut, Astrid Nusch, Cathrine Liechti, Thomas Marti, Toni Eder, Katja Niederhauser, Bernhard Zaugg, Mathias Rickli, Anita Moser Herren, Hanspeter Kohler, Beat Haari, Barbara Thür, Casimir von Arx, Erica Kobel-Itten, Reto Zbinden, Michael Lauper, Heidi Eberhard, Heinz Nacht, Markus Willi, Andreas Lanz, Christina Aebischer

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor (siehe Motionsprüfung, Beilage 1).

2. Ausgangslage

Abklärungen mit den Partnern BLS und Stadt Bern haben gezeigt, dass in Zukunft nicht mit einer wesentlichen Zunahme des Verkehrs zu rechnen ist. Mit dem Doppelspurausbau verkehren bis 2030 nicht mehr Züge in diesem Abschnitt, die Barrierschliesszeiten bleiben ungefähr gleich. Zu gewissen Tageszeiten werden sie sogar kürzer ausfallen, zu anderen etwas länger. Insgesamt rechnet die BLS mit keinen wesentlichen Veränderungen für den Bahnübergang auf der Morillonstrasse. Der Doppelspurausbau hat hauptsächlich zum Ziel, die Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz besser sicherstellen zu können. Es stehen längere Abschnitte für Zugkreuzungen zur Verfügung, was die Fahrplanstabilität erhöht.

Die Stadt Bern und die Gemeinde Köniz streben seit einiger Zeit mit der Förderung des öffentlichen- und des Langsamverkehrs erfolgreich an, die Frequenzen des motorisierten Individualverkehrs zu halten oder zu gar senken. So ist es etwa gelungen, die Verkehrsbelastung auf der Kirchstrasse im Liebefeld (Höhe Zentrum Steinhölzli) von 10'300 Fahrzeuge im Jahr 2012 auf 8'100 im Jahr 2016 zu reduzieren.

Auch auf der Linie 19 von BERNMOBIL sind keine Änderungen vorgesehen. Die aktuell verkehrenden Kurse wurden unverändert in das Angebotskonzept 2018-21 eingegeben. Es sind demnach weder neue Linien noch zusätzliche Kurse geplant. Auf der Linie 19 sind bis auf weiteres genügend Kapazitäten vorhanden.

Vor diesem Hintergrund kann die Aussage des erwarteten Mehrverkehrs in der Motionsbegründung relativiert werden.

3. Heutige Situation

3.1 S- Bahn

Heute verkehren auf dem Ast Bern-Belp in jede Richtung sechs Züge pro Stunde. Daraus ergeben sich 12 Barrierschliessungen pro Stunde. Die Anzahl der Tiefhaltungen bei Zugkreuzungen (Barriere öffnet nicht, wenn Zugkreuzungen im Weissenbühl stattfinden) ist gemäss Aussage der BLS schwierig vorauszusagen. Sie dauern jeweils zwischen 120- und 140 Sekunden und werden mit dem Doppelspurausbau in etwa gleich bleiben wie heute.

Die Barrierschliesszeiten ohne Tiefhaltungen sind abhängig von der Fahrdynamik des Zuges und der Anzahl Personen, welche ein- und aussteigen. Die Berechnungen der BLS zeigen folgende Bild:

- 70-90 Sekunden für haltende Züge (S3, S31)
- 65-85 Sekunden für durchfahrende Züge (S4, S44)

3.2 Bernmobil

Der Fahrplan der Linie 19 ist auf die Schliesszeiten im Morillon ausgerichtet. Das bedeutet, dass die Kurse fahrplanmässig nicht auf die geschlossenen Barrieren auflaufen. Bei Verspätungen kann es jedoch vorkommen, dass Kurse vor verschlossener Barriere warten müssen. Die Verdichtungskurse in den Hauptverkehrszeiten verkehren zwischen den Grundkursen und können von den Barrierschliessungen betroffen sein.

3.3 Strassenanlage

Die Morillonstrasse ist zwischen 6.2 m und 7.2 m breit und weist ein Gefälle auf. Diese Fahrbahnbreiten verhindern, dass Radstreifen aufgemalt werden können. Das Trottoir verläuft auf der Quartierseite.

4. Planung

Im Agglomerationsprogramm der 1. und 2. Generation ist ein Massnahmenblatt enthalten:

Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS, LV-S-1

Dieses wurde nun im RGSK II für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation als B-Massnahme mit einem Budget von CHF 12.5 Mio. eingereicht. Darin enthalten sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Morillonstrasse, die Verminderung der Trennwirkung und eine allfällige Prüfung einer Unterführung. Die Stadt Bern hätte als Strasseneigentümerin die Federführung in diesem Projekt, der Realisierungshorizont ist in den Jahren 2023-2026 in Aussicht gestellt. Bei der Stadt Bern hat das Projekt aktuell keine Priorität, es wird nicht bearbeitet.

5. Fazit

Angesichts der angestrebten Stabilisierung des Verkehrs auf der Achse Morillonstrasse und der gleichbleibenden Belastung auf der Schiene erachtet der Gemeinderat weitere Verhandlungen über das sehr teure Projekt mit der Stadt Bern und den weiteren Geldgebern als wenig erfolgversprechend. Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Gemeinderat, die Motion abzulehnen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 29. März 2017

Der Gemeinderat

Beilage

Motionsprüfung



Gemeinde
Köniz

Der Gemeindeschreiber

Landorfstrasse 1
3098 Köniz

T 031 970 91 11
www.koeniz.ch

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin

T 031 970 92 02
cornelia.rauch@koeniz.ch

Köniz, 14. Dezember 2016 rc

**1635 Motion (SP, Ruedi Lüthi, Vanda Descombes) "Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital"
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, mit der Stadt Bern und dem Kanton über die Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital (Morillonstrasse, Stadt Bern) zu verhandeln und alle notwendigen Massnahmen einzuleiten, damit eine Unterführung realisiert und der Busverkehr in die Könizer Ortsteile gesichert wird.

Im Rahmen seiner 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