

**V1611 Richtlinienmotion (Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP) „Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg“**

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

**1. Formelles**

Die Richtlinienmotion V1611 (Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP) „Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg“ wurde an der Parlamentssitzung vom 19. September 2016 behandelt und erheblich erklärt. In der Beilage 1 findet sich die Erstbeantwortung.

**2. Ausgangslage**

Wie der Erstbeantwortung zu entnehmen ist, war der Gemeinderat in den Jahren 2015/16 bezüglich der Durchbindung der RBS nach Liebefeld Köniz wie folgt aktiv:

- Medieninformation vom 5. Februar 2015 zu den Eckwerten für die Verkehrsplanung
- Medieninformation vom 11. März 2016 zur Durchbindung der RBS nach Liebefeld –Köniz
- Parlamentarischer Vorstoss im Grossen Rat 112-2016 Studer, Haudenschild, Brönnimann „Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Ergänzend dazu hatte sich die damals zuständige Gemeinderätin Katrin Sedlmayer in der Ausgabe des Köniz Innerorts vom Mai 2016 zum Thema geäussert (Beilage 2). Zum Zeitpunkt der Erstbeantwortung lag die Antwort des Regierungsrates auf den Vorstoss 112-2016 Studer, Haudenschild, Brönnimann noch nicht vor.

**3. Antwort des Regierungsrates auf den Vorstoss Studer, Haudenschild, Brönnimann**

Mit Beschluss Nr. 1271 vom 16. November 2016 hat der Regierungsrat den Vorstoss 112-2016 Studer, Haudenschild, Brönnimann wie folgt beantwortet:

*Im Rahmen der ZMB Bern wurden zwischen 2006 und 2008 alle erkennbaren Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Region Bern geprüft. Für den Raum Bern-Köniz waren dies konkret die folgenden Varianten:*

- S: Angebotsverdichtung auf der S-Bahnlinie Bern–Köniz und neue Haltestelle Waldegg
- T: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram
- T+Z: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram und zusätzlicher Strassenzubringer aus dem Raum Morillon nach Niederwangen
- M: Verlängerung des RBS via Inselspital nach Schwarzenburg
- N: Umstellung der S-Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp–Thun auf Meterspur
- S+T: Kombination der Varianten S und T

*Die Variante S+T erhielt in der ZMB die beste Beurteilung und wurde mit dem Projekt «Tram Region Bern» sowie mit Ausbauten im Bahnhof Bern vorangetrieben. Nach Ablehnung von «Tram Region Bern» durch die Stimmbevölkerung stehen nun der Ausbau des Bahnhofs Bern und die Entflechtung Holligen im Zentrum, damit die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt bei der S-Bahn geschaffen werden können. Der Bau der Haltestelle Waldegg ist beim Bundesamt für Verkehr als Massnahme im STEP-Ausbauschnitt 2030 angemeldet. Es läuft somit die Umsetzung der Variante S.*

*Noch offen ist die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 erweitert werden können. Dabei sind die Optionen für die Feinerschliessung breit zu prüfen. Auch Tramvarianten oder eine unterirdische Verlängerung des RBS in Richtung Köniz sollen in Betracht gezogen werden. **Die in der ZMB behandelte Vari-***

**ante M stellt aus heutiger Sicht keine valable Lösung mehr dar, weil diese Variante die gleichen Haltestellen vorsieht wie die in Umsetzung befindliche Variante S und daher die Feinerschliessung nicht verbessern würde.** Statt die ZMB Bern-Süd zu aktualisieren ist es daher zielführender, direkt nach Lösungen für den Feinverteiler in Ergänzung zur zukünftigen S-Bahnlinie zu suchen. Für das Inselareal soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, die auch die Auswirkungen des neuen 'Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine' (Sitem) berücksichtigt.

Aufgrund dieser abschlägigen Beantwortung des Regierungsrates, wurden bis Ende 2017 von Seiten des Gemeinderates keine weiteren Aktivitäten zum Thema unternommen. Für die anschliessend aufgenommenen Aktivitäten sei auf die Vorstossbeantwortung V1813 Motion "Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg" verwiesen.

#### **4. Abschreibung**

Gemäss dem Geschäftsreglement des Parlaments werden Motionen mit Richtliniencharakter nach der traktandierten Behandlung der gemeinderätlichen Berichterstattung im Parlament stillschweigend abgeschrieben.

Köniz, 08. August 2018

Der Gemeinderat

#### **Beilagen**

- 1) Vorstossbeantwortung vom 19.9.2016
- 2) Köniz Innerorts Maiausgabe 2016, Editorial Katrin Sedlmayer

**1611 Motion (Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP) "Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg"**

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

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 Tiefenbahnhof 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 <sup>1</sup>.
- 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 eingespiesen werden kann.

Die Pendlerströme im Raum Köniz/Liebefeld werden in den nächsten Jahren deutlich zunehmen. Viele wichtige 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 Liebefeld/Köniz und die Umrüstung bis Schwarzenburg auf Schmalspur geprüft wird

---

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

(“Metro Nord-Süd”). Diese Variante (M) hat bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern<sup>2</sup> 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.
- Behebung der Unterhaltsprobleme der Geleise bis Schwarzenburg, da Strecke ursprünglich für Schmalspur trassiert wurde.
- Die meisten Entwicklungsschwerpunkte liegen entlang dieser Achse, die Metro Nord-Süd könnte diesen Mehrverkehr aufnehmen.
- Der Tiefbahnhof gewinnt an Wert und Bedeutung mit der Durchmesserlinie, beim Bau können Synergien genutzt werden.
- Der Knoten in Holligen/Weyermannshaus würde mit dem Wegfall der S6 entlastet

## **Eingereicht**

14. März 2016

## **Unterschieden von 37 Parlamentsmitgliedern**

Hansueli Pestalozzi, Elena Ackermann, Iris Widmer, Christina Aebischer, Adrian Burkhalter, Fritz Hänni, Katrin Gilgen, Stefan Lehmann, Elisabeth Rügsegger, Barbara Thür, Erica Kobelitten, Hanspeter Kohler, Christoph Salzmann, Bernhard Zaugg, Mathias Rickli, Vanda Descombes, Thomas Frey, Stephan Rudolf, Ulrich Kropf, Mike Lauper, Christoph Nydegger, Bernhard Lauper, Casimir von Arx, Thomas Marti, Anita Moser Herren, Toni Eder, Katja Niederhauser-Streiff, Bruno Schmucki, Stephe Staub-Muheim, Ruedi Lüthi, Christian Roth, Werner Thut, Hugo Staub, Heidi Eberhard, Heinz Nacht, Andreas Lanz, Markus Willi

## **Antwort des Gemeinderates**

### **1. Formelle Prüfung**

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

### **2. Inhaltliches**

Im Anschluss an die Ablehnung des Gemeindebeitrages an die Baukosten der Tramlinie Bern – Köniz – Schliern (Tram Region Bern, TRB) durch die Könizer Stimmberechtigten wurden im Oktober 2014 alle Projektbeteiligten von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) aufgefordert, Lösungen aufzuzeigen, wie die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 aufgrund der neuen Situation angegangen werden sollen. Mit Schreiben vom 11. Dezember 2014 konkretisierte die BVE diesen Auftrag und machte darauf aufmerksam, dass die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus dem Jahre 2008 nach wie vor ihre Gültigkeit habe.

---

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

Mit Schreiben vom 4. Februar 2015 an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) teilte der Gemeinderat seine kurz-, mittel- und langfristigen Ideen bezüglich der künftigen öV-Erschliessung im Raum Bern Süd - Köniz mit. Als langfristige Lösung verlangte der Gemeinderat in diesem Schreiben unter anderem, die Verlängerung der Meterspur-Bahnlinie des RBS aus dem neuen Tiefbahnhof via Inselefeld - Liebefeld nach Köniz, wie sie in der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2008 als Variante M beschrieben wird, vertieft zu prüfen (Beilage 2). Im Schlussbericht zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (Gesamtsynthese vom 28. Mai 2008) wird nämlich ersichtlich, dass mit den aktuellen Gegebenheiten (Bau Tiefbahnhof gesichert; abgelehntes Tramprojekt Bern – Köniz – Schliern) diese Variante M neu beurteilt werden muss.

Der Gemeinderat Köniz hat entsprechend auch im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum Angebotskonzept 2018-21 verlangt, die Aktualisierung der Planung zur Variante M als zusätzlichen Prüfauftrag ins Angebotskonzept 2018-21 aufzunehmen (Beilage 3).

Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat an der Sitzung vom 28. April 2016 auf Antrag der Direktionsvorsteherin beschlossen, dem Kanton zu beantragen, die Zweckmässigkeit einer Verlängerung der RBS Richtung Süden mit besonderem Fokus auf die Feinverteilerfunktion und die Entlastung der Linie 10 zu untersuchen.

Am 1. Juni 2016 haben die drei im Grossen Rat vertretenen Gemeinderäte einen parlamentarischen Vorstoss eingereicht, welcher den Regierungsrat beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahre 2008 den heutigen Gegebenheiten entsprechend anzupassen und einen Bericht zu verfassen (Beilage 4).

Mit vorliegendem Vorstoss wird diese Projektidee nun auch seitens des Könizer Parlamentes aufgenommen. Der Gemeinderat sieht sich in seinen Bestrebungen bestätigt und wird sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln im Sinne des Vorstosstextes bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und bei den zuständigen Stellen des Kantons für die Aktualisierung der Studien zur Variante M einsetzen.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Motion wird erheblich erklärt.
2. Die Motion wird abgeschrieben.

Köniz, 10. August 2016

Der Gemeinderat

## **Beilagen**

1. Motionsprüfung vom 7. April 2016
2. Gemeinderat beschliesst Eckwerte für die Verkehrsplanung, Medienmitteilung vom 5. Februar 2015
3. Gemeinderat will Durchbindung der RBS nach Liebefeld-Köniz, Medienmitteilung vom 11. März 2016 im Rahmen der Mitwirkung zum Angebotskonzept 2018-21
4. Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern, Parlamentarischer Vorstoss im Grossen Rat: Motion 112-2016 vom 1. Juni 2016



Köniz, 7. April 2016 rc

**1611 Motion (Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP) "Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg"**  
**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, sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM zusammen mit den betroffenen Gemeinden für die Erstellung eines Berichts einzusetzen, welcher die Realisierungsmöglichkeiten der Verlängerung der RBS-Linie vom geplanten Tiefenbahnhof 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.
- Eine Abschätzung des frühest möglichen Realisierungshorizonts mittels verschiedener Szenarien.
- Eine Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der Varianten S6-Ausbau und Metro Nord-Süd.

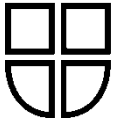
Für die Begleitgruppe des Berichts werden Vertreter und Vertreterinnen des Kantons und der Gemeinden an der zukünftigen RBS Nord-Süd-Achse eingeladen. Der Bericht bildet die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen bezüglich S6-Ausbau oder "Metro Nord-Süd".

Die Motionäre wollen, dass sich der Gemeinderat bei den zuständigen Stellen für die Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz - Schwarzenburg (Metro Nord-Süd) 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





An  
Medien gemäss Verteiler  
Parlament, Verwaltung z.K.

Medieninformation vom 5. Februar 2015

## **Gemeinderat beschliesst Eckwerte für die Verkehrsplanung**

**Der Gemeinderat hat Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung im Korridor Köniz - Liebefeld festgelegt. Diese sollen, unter Federführung der Regionalkonferenz Bern Mittelland, mit den involvierten Partnern koordiniert und geprüft werden. Die möglichst rasche Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn Linie 6 ist ein zentrales Anliegen.**

Nach dem Nein zur Tramlinie 10 hat der Gemeinderat von Köniz das weitere Vorgehen in der Verkehrsplanung diskutiert. Er ist dabei zum Schluss gekommen, dass die von den Stimmberechtigten abgelehnte Tramlinie 10 nach Köniz kurz- und mittelfristig nicht mehr weiter verfolgt werden soll.

Für den Zeithorizont 2018-21 will der Gemeinderat die folgenden Massnahmen prüfen lassen:

### *Allgemein:*

- Die Verdichtung der S-Bahn auf der S6 zum 15-Minuten-Takt soll, mit gleichzeitiger Verbesserung bei den Barriereschliesszeiten, möglichst rasch erfolgen.
- Ringförmig betriebene Buslinien sind im Raum Köniz-Liebefeld als Option vertieft zu prüfen.
- Die Planungsarbeiten im Bereich Verkehrsmanagement sind weiter zu verfolgen. Ziel ist die Verflüssigung des Verkehrs im Raum Liebefeld und Köniz und die Vermeidung von Paketbildungen auf den Buslinien.
- Die Umsetzung des Richtplans Velo ist für die Ortsteile Schliern, Köniz und Liebefeld mit direkten Velorouten bis zum Eigerplatz prioritär zu behandeln.

### *Linie 10:*

- Splitting in einen Ast Köniz und einen Ast Ostermundigen oder neue Durchmesser Verbindung beim Bahnhof Bern.
- Beibehaltung des 3-Minuten-Taktes zu den Spitzenzeiten und vorzeitiges Wenden von Kursen im Raum Köniz.
- Wiedereinführung von Eilkursen.

### *Linie 17:*

- Kursverdichtungen.
- Zusätzliche Haltestelle in Nähe Bahnhof Köniz (bessere Umsteigebeziehungen zur S-Bahn).

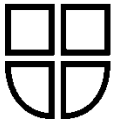
Für den Zeithorizont 2022-25 ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Velofahrende zu prüfen. Langfristig ist die Option der Verlängerung einer Linie des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) als U-Bahn via Inselspital - Liebefeld nach Köniz (Metronet) und/oder eine Tramlinie nach Köniz offen zu halten. Der Gemeinderat stimmt einer neuen S-Bahn-Haltestelle Waldegg an der S6 nur zu, wenn die Zufahrt für den Individualverkehr zu den Vidmarhallen direkt ab der Könizstrasse erhalten bleibt.

Ferner hat der Gemeinderat beschlossen, die für solche Prozesse vorgesehenen Mitwirkungsinstrumente der Gemeinde sowie der Region anzuwenden und auf die Einsetzung einer Kommission oder Begleitgruppe zu verzichten.

### **Auskunftspersonen**

Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin Planung und Verkehr, T 031 970 94 40 / 078 737 01 42





An  
Medien gemäss Verteiler  
Parlament, Verwaltung z.K.

Medieninformation vom 11. März 2016

## **Gemeinderat will Durchbindung der RBS nach Liebefeld-Köniz**

**Im Rahmen der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 und zum Konzept der Linie 10 fordert der Gemeinderat als längerfristige Lösung der Kapazitätsprobleme die rasche Weiterbearbeitung einer Durchbindung der RBS via Tiefbahnhof in den Raum Liebefeld-Köniz.**

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) entwickelt für die Region Bern-Mittelland die ÖV-Strategie. Das Regionale Angebotskonzept ÖV 2018–2021 und das separate Angebotskonzept für die Linie 10 enthalten auch Anträge zu ÖV-Linien auf Gemeindegebiet Köniz. Der Gemeinderat erklärt sich in seiner Mitwirkungseingabe mit den Anträgen grundsätzlich einverstanden. Er fordert nach wie vor mit Nachdruck, dass die Anschlüsse der S1/S2 an den Fernverkehr in Bern verbessert werden und der Viertelstundentakt im Wangental möglichst rasch umgesetzt wird. Weiter ist er der Ansicht, dass ein zusätzlicher Halt der S1 in Oberwangen bereits in der Angebotsperiode 2018–2021 umsetzbar ist.

Nach Ablehnung der Tramlinie auf der Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei handelt es sich lediglich um eine Übergangsmassnahme, welche nur kurzfristig eine Wirkung erzielen wird und die wachsende ÖV-Nachfrage nicht nachhaltig decken können. Der Gemeinderat anerkennt die vorgeschlagene Lösung aber als geeignet, im angesprochenen Zeitraum das Angebot nachfragegerecht gestalten zu können.

Bereits bei der Festlegung der Eckwerte für die Verkehrsplanung der Gemeinde Köniz vor einem Jahr, war die Durchbindung der RBS durch den neuen Tiefbahnhof für den Gemeinderat im Hinblick auf eine längerfristige Lösung eine zielführende Option. In der Zwischenzeit hat sich der Gemeinderat vertieft mit dieser Variante auseinandergesetzt und mit verschiedenen Institutionen und Fachleuten entsprechende Gespräche geführt. Dabei ist er mit seinem Anliegen nach einer raschen Wiederaufnahme der Planungsarbeiten weitgehend auf Unterstützung gestossen.

In der Gesamtsynthese der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (ZMB, 2008), welche unter der Federführung des Kantons entstanden ist, wird eine Durchbindung der RBS-Meterspurbahn im neuen Tiefbahnhof grundsätzlich positiv und als längerfristige Option dargestellt. Nachdem 2012 der Variantenentscheid für den neuen RBS-Tiefbahnhof gefallen ist und dieser 2025 in Betrieb gehen soll, sind aus Sicht des Könizer Gemeinderats die Rahmenbedingungen für die Weiterbearbeitung optimal. Nach Vorliegen des Regionalen Angebotskonzepts 2018–2021 und des Konzepts für die Linie 10 erhält sie für den Gemeinderat eine hohe Priorität. Er ersucht deshalb die RKBM und den Kanton, die Planungsarbeiten für die Studie über die Durchbindung der RBS-Meterspurbahn aus dem Raum Bern Nord durch den Tiefbahnhof in den Raum Liebefeld-Köniz wieder aufzunehmen und das Projekt weiter zu entwickeln.

**Auskunftspersonen**

Gemeinderat: Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin Planung und Verkehr  
T 031 970 94 40 / 078 737 01 42

Verwaltung: Rudolf Käser, Abteilungsleiter  
T 031 970 95 60 / 079 277 04 27

## Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 112-2016  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.570

Eingereicht am: 01.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Studer (Niederscherli, SVP) (Sprecher/in)  
Haudenschild (Spiegel, Grüne)  
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)

Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein  
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: vom  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat:



### Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern aus dem Jahr 2008, insbesondere das Teilprojekt ZMB Bern Süd, an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids in der Gemeinde Köniz von 2014 gegen eine Tramlösung auf der Linie 10 sind im Rahmen einer Aktualisierung der ZMB insbesondere auch Verkehrslösungen ohne Tramlinie auf dem südlichen Ast der Linie 10 zu prüfen. Die Arbeiten sind mit der strategischen Entwicklungsplanung (STEP) des Bundes abzustimmen.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse der aktualisierten ZMB Bern Bericht zu erstatten.

#### Begründung:

Im Herbst 2014 hat die Könizer Stimmbevölkerung dem Vorhaben, die Linie 10 zwischen Eigerplatz und Köniz/Schliern von Bus- auf Trambetrieb umzustellen, eine klare Absage erteilt. Die Schaffung zusätzlicher ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Süd/Köniz ist aber dringender denn je. Dies belegen die Zahlen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Raum Köniz, welche die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Mitwirkungsbericht vom Februar 2016 zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 veröffentlicht hat. Die RKBM rechnet gemäss aktuellen Planungen auf dem Ast Köniz bis ins Jahr 2020 mit rund 1000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Als Folge davon erwartet die RKBM auf der

Linie 10 bis 2021 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 25 Prozent in den Hauptverkehrszeiten. Damit verschärfen sich die Kapazitätsengpässe und die betrieblichen Probleme durch überlastete Kurse massiv. Die RKBM kommt zum Schluss, dass vor allem auf dem Ast Köniz der Linie 10 Massnahmen dringend nötig sind und zusätzliche Systemkapazitäten oder signifikante Entlastungen für die Linie 10 notwendig sind. Denn auch nach 2020 wird die Nachfrage auf dem Könizer Ast zunehmen, namentlich wegen der neuen Bundesarbeitsplätze im Liebefeld.

Im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei kann es sich aber lediglich um eine Übergangsmassnahme handeln. Nach wie vor ist eine Lösung gesucht, die im Raum Bern Süd/Köniz mittel- und langfristig markant mehr ÖV-Kapazitäten schafft.

Nach Ansicht der Motionäre muss als Basis für eine solche Lösung die ZMB Bern, insbesondere das Teilprojekt Bern Süd, aktualisiert werden. Da sich in den letzten Jahren verschiedene Rahmenbedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbewölkerung zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Traminie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhaltete und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungstrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

#### Verteiler

- Wählen Sie ein Element aus
- Grosser Rat



Katrin Sedlmayer  
Gemeinderätin

Die Vorsteherin der  
Direktion Planung  
und Verkehr  
über die Zukunft  
des öffentlichen  
Verkehrs im Raum  
Bern Süd und Köniz.



Gemeinderätin Katrin Sedlmayer wartet an der Waldeggstrasse im Liebefeld auf die Durchfahrt der Bahn. Die Diskussion über eine Metroverbindung Bern-Köniz gewinnt an Fahrt.

## Metro nach Köniz ist kein Traum

**Der Spielraum für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist klein. Doch die Pendlerströme im Raum Bern-Süd und Köniz werden weiter zunehmen. Die unterirdische Erschliessung von Köniz ist mehr als ein Traum.**

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in der Stadt und Agglomeration Bern stösst an seine Grenzen. Auf der einen Seite ist schon heute der Spielraum für Taktverdichtungen und neue Bahn- und Buslinien gering. Auf der anderen Seite werden die Pendlerströme in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Kein Wunder also, wird im Raum Bern mit voller Kraft an der Zukunft des ÖV gebaut. Zwischen Wankdorf und Hauptbahnhof Bern haben die Arbeiten

für die Entflechtung Wylerfeld begonnen: Dank einem 300 Meter langen Unterquerungsbauwerk können sich Züge künftig auf unterschiedlichen Ebenen kreuzen, ohne sich zu behindern. Das schafft Kapazitäten und ermöglicht einen Angebotsausbau.

Im Bahnhof Bern selber entsteht bis 2025 der neue RBS-Tiefbahnhof und bis 2035 die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs. Das alles sind grosse, zukunftsweisende Bauwerke – an de-

ren Beginn vor vielen Jahren eine Vision stand.

Der Gemeinderat Köniz hat ebenfalls eine Vision für die Zukunft des ÖV in Bern-Süd: eine unterirdische Linie vom neuen RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz.

### Metro mehr als ein Hirngespinnst

«Geits no?», werden sich einige von Ihnen jetzt vielleicht fragen. Doch ich kann Ihnen versichern: Diese unterirdische Linie ist mehr als nur ein Hirngespinnst.

Bereits im Jahr 2003 wurde die Machbarkeit einer solchen Linie in einer Stu-

**Frühförderung  
für Vorschulkinder**

Seite 3

**eCargo-Bike:  
eine Nutzerin erzählt**

Seite 5

**Veranstaltungen  
im Gartenjahr 2016**

Seite 6

die nachgewiesen. Es hiess, die neue Linie erlaube in metroähnlichem Betrieb die Führung von direkten Zügen zwischen dem Worblental/Fraubrunnenamt und Köniz/Schwarzenburg – via den neu entstehenden RBS-Tiefbahnhof Bern. 2008 wurde die unterirdische Linie von Bern nach Köniz in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern, welche ebenfalls unter Federführung des Kantons entstand, als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Die «Variante M» schied vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den neuen RBS-Tiefbahnhof beinhaltete und deshalb als zu teuer eingestuft wurde. Doch nun ist der RBS-Tiefbahnhof mit der entsprechenden Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert und beschlossen. Er wird gebaut und steht als Durchmesserbahnhof bereit. Im vergangenen Dezember wurde in Bern die Einweihung der neuen Buslinie 11 gefeiert, welche die ÖV-Erschliessung des Inselareals verbessert. Die kantonale Verkehrsdirektorin, Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, sagte damals: Es sei nicht auszuschliessen, dass die Insel im Rahmen des Ausbaus des Bahnhofs Bern dereinst sogar unterirdisch an das RBS-Netz angeschlossen werde. Würden sich entsprechende Pläne konkretisieren, frage ich: Weshalb die unterirdische Linie nicht gleich via Waldegg bis Lie-

befeld und Köniz weiterziehen? Denn eines ist sicher: Mittel- bis langfristig kann die Buslinie 10 das ÖV-Wachstum auf der Achse Bern – Köniz nicht mehr aufnehmen. Der ¼-Studentakt auf der S-Bahnlinie 6 kommt frühestens 2025 und ist eventuell noch länger blockiert.

### Platz für Neues

Es braucht also weitere Lösungsansätze, um das ÖV-Problem in Bern-Süd nachhaltig zu lösen. Würde Köniz unterirdisch erschlossen, könnten die Bahngleise der S6 zurückgebaut werden. Die Trennwirkung der Bahn und die Bahnübergänge würden verschwinden, was grosse Vorteile für den Verkehrsfluss bringen würde. Das Trasse würde für andere Nutzungen zur Verfügung stehen, es könnte etwa über neue Veloverbindungen nachgedacht werden. Das Könizer Parlament hat das Potenzial dieser Metroverbindung auch erkannt: Kürzlich wurde eine Motion eingereicht, die weitere Abklärungen zu diesem Vorhaben fordert. Sämtliche Parlamentsmitglieder aller Fraktionen haben den Vorstoss unterschrieben!

Die Metro nach Köniz wird nicht bereits heute oder morgen in Betrieb genommen. Aber irgendwann muss man mit dem Versuch beginnen, aus Visionen Wirklichkeit werden zu lassen. Ich schlage vor: heute!

### Impressum

#### Herausgeberin

KÖNIZ INNERORTS ist eine monatlich erscheinende Publikation der Gemeinde Köniz.

#### Redaktion

Direktion Präsidiales und Finanzen  
Kommunikation  
Landorfstrasse 1, 3098 Köniz  
Telefon 031 970 93 17  
Fax 031 970 91 40  
kommunikation@koeniz.ch

**Leitung:** Godi Huber

**Auflage:** 50 000 Exemplare

#### Druck und Vertrieb

KÖNIZ INNERORTS wird als integraler Bestandteil der Könizer Zeitung|der Sensetaler sowie der Wabern Post gedruckt und verteilt.

**Informationen online:** [www.koeniz.ch](http://www.koeniz.ch)

### Offen für die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger



Ueli Studer, Gemeindepäsident

#### Ihre Ansichten über Köniz interessieren mich.

Haben Sie gute Ideen?  
Möchten Sie konstruktive Kritik üben?  
Ich diskutiere gerne mit Ihnen über die Zukunft unserer Gemeinde.

**Anmeldung:** Telefon 031 970 92 02  
Geben Sie bei der Anmeldung bitte das Thema an.

## Begegnungszonen: Zuerst analysieren

Der Gemeinderat hat die Kriterien und das Vorgehen für die Einführung einer Begegnungszone überprüft und angepasst.



Im Jahr 2003 wurde am Bodelenweg in Niederwangen die erste Begegnungszone mit dem Temporegime 20 km/h in der Gemeinde Köniz eingeführt. Auf Basis der Erfahrungen seit 2003 hat der Gemeinderat die Kriterien und das Vorgehen für die Schaffung neuer Begegnungszonen leicht angepasst. Neue Begegnungszonen werden nach wie vor von der betroffenen Quartierbevölkerung angestossen. Neu beginnen die Initiantinnen und Initianten nach dem Erstkontakt mit der Gemeinde aber nicht sofort mit der Unterschriftensammlung. Vielmehr sollen in einem ersten Schritt die Eignung der Strasse und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner besprochen werden.

Die angepassten Kriterien und das Vorgehen für neue Begegnungszonen finden Sie unter:  
[www.koeniz.ch/begegnungszonen](http://www.koeniz.ch/begegnungszonen)