

V1813 Richtlinienmotion (Mitte-Fraktion und Grüne) „Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg in ZMB unterirdische Erschliessung Insel explizit einbeziehen“

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

1. Formelles

Bei diesem Vorstoss handelt es sich um eine Richtlinienmotion, gemäss dem Geschäftsreglement des Parlamentes wird diese mit dem vorgelegten Bericht stillschweigend abgeschrieben.

2. Ausgangslage

Für die Gemeinde Köniz ist die ÖV-Erschliessung im Korridor Bern-Köniz(-Niederscherli) zentral. Seit mehreren Jahren steht die Idee einer teilweise unterirdischen Verlängerung der RBS via Inselspital Richtung Köniz im Raum. Mit der Realisierung des neuen RBS-Bahnhofes wird derzeit eine Voraussetzung für eine allfällige RBS-Verlängerung geschaffen.

Die Richtlinienmotion V1813 (Mitte-Fraktion und Grüne) „Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg in ZMB unterirdische Erschliessung Insel explizit einbeziehen“ wurde an der Parlamentssitzung vom 17. September 2018 behandelt und erheblich erklärt. Die Beantwortungsfrist wurde an der Parlamentssitzung vom 9. November 2020 verlängert.

Das Parlament beauftragte den Gemeinderat mit der Richtlinienmotion V1813, das Parlament über die Aktivitäten zum Thema RBS-Verlängerung zu informieren. Gleichzeitig wurde der Gemeinderat aufgefordert, sich beim Kanton und in der Verkehrskommission der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) die RBS-Verlängerung in Richtung Köniz im Rahmen einer unterirdischen Erschliessung des Inselareals beurteilt wird.

Mit dem vorliegenden Bericht kommt der Gemeinderat dem Auftrag des Parlaments nach und informiert über den aktuellen Stand der Thematik RBS-Verlängerung via Inselspital in Richtung Köniz.

Bereits in seiner damaligen Antwort ans Parlament machte der Gemeinderat deutlich, dass er den Vorstoss unterstützt und inhaltlich keine Differenzen zwischen dem Anliegen des Parlaments und der Haltung des Gemeinderates bestehen. Der Gemeinderat zeigte auf, dass er im ersten Halbjahr 2018 gegenüber der Regionalkonferenz und dem Kanton aktiv geworden war und dort die Forderungen und Erwartungen von Köniz mit Nachdruck deponiert hatte.

Die Antwort auf die Motion V1813 umfasste damit den Stand der Thematik bis August 2018. Aus diesen Gründen zeigt der Gemeinderat in der aktuellen Berichterstattung ans Parlament die Entwicklung ab August 2018 auf.

2. Bericht

Der öffentliche Verkehr erschliesst das Zentrum von Köniz heute ab Bahnhof Bern durch die stark ausgelastete Buslinie 10, die Buslinie 17 sowie die Bahnlinie S6 (30'-Takt) nach Schwarzenburg. Der Einsatz von Elektro-Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 10 ab 2025 bringt im Sinne einer Übergangslösung eine Entlastung. Gemäss Nachfrageprognosen genügt die Kapazität langfristig jedoch nicht. Offen ist, wie der ÖV auf lange Sicht das Zentrum Köniz erschliessen soll.

Auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Bereichen wurde der Gemeinderat sowohl zur mittel- wie zur langfristigen ÖV-Erschliessung des Zentrums Köniz aktiv:

Der Könizer Gemeinderat hat sich dafür eingesetzt, dass im Anschluss an die Erarbeitung der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern¹ (Lead RKBM) die erforderlichen Schritte gestartet wurden, damit als erste Massnahme vom normalen Gelenkbus auf Elektro-Doppelgelenktrrolleybusse umgestellt werden kann.

Der Gemeinderat hat sich weiter dafür eingesetzt, dass verschiedene Varianten für die künftige ÖV-Erschliessung von Köniz in der Planung geprüft werden, darunter auch die Variante einer unterirdischen RBS-Verlängerung in Richtung Köniz. So wurde der Gemeinderat unter anderem aktiv:

- Gegenüber der Regionalkonferenz Bern-Mittelland im Rahmen der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern (RKBM 2020)
In dieser Studie, welche das ÖV-Angebot im Regionskern aus einer Netzperspektive entwickelt, werden für die Erschliessung des Zentrums von Köniz die beiden Optionen "Tram" und "RBS-Verlängerung" festgehalten. Beide Lösungen benötigen einen (sehr) langen Umsetzungszeitraum. Kurzfristig soll die erforderliche Kapazität mit Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 bereitgestellt werden.
- Im Rahmen der Mitwirkung zur ZMB ÖV-Erschliessung Inselarea² (BVE 2021) gegenüber dem Kanton
Der Gemeinderat weist in der Mitwirkung explizit darauf hin, dass eine Verlängerung der RBS über das Inselareal hinaus in der Langfristperspektive eine für die Gemeinde bevorzugte Erschliessungsfunktion des Liebefelds, des Zentrums Köniz und der ländlichen Zentren bis Niederscherli übernehmen kann: "Der Könizer Gemeinderat vertritt die Haltung, dass die Konkretisierung der RBS-Variante in den nächsten Jahren unbedingt zu leisten ist, damit die Abhängigkeiten geprüft werden können und langfristig die Option einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz und damit eine Metro Nord-Süd erhalten bleibt. Die unverändert starke Siedlungsentwicklung im Raum Liebefeld und Köniz wird langfristig noch mehr Kapazitäten im ÖV fordern, darum soll die Option einer RBS-Verlängerung aufrechterhalten und vertieft geprüft werden."
- Mit einem öffentlichen Auftritt der Stadt- bzw. Gemeindepräsidenten von Bern, Köniz und Ittigen als Komitee «Metro Nord-Süd»

Ziele der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd

Ende Dezember 2021 gab der Kanton bekannt, dass er eine ZMB ÖV Köniz / Bern Süd auslöst. Im Frühjahr 2022 wurden die inhaltlichen Arbeiten gestartet. Geplant ist eine Partizipation im Rahmen der Erarbeitung mit Interessengruppen, Verbänden, Parteien und Fachleuten im zweiten Halbjahr 2022 sowie eine Mitwirkung zu den Ergebnissen ab Sommer 2023. Der Schlussbericht wird voraussichtlich Ende 2023 vorliegen.

Im Rahmen der Studie wird geprüft, wie der Korridor Bern - Köniz - Schwarzenburg durch den öffentlichen Verkehr längerfristig zweckmässig erschlossen werden soll. Bearbeitet werden dabei Bedarf, Nutzen und Kosten. Berücksichtigt werden zudem die Themen Qualität des Verkehrsangebots, Standortvorteile, Umwelt, Klimaverträglichkeit und Sicherheit sowie die erwünschte Siedlungsentwicklung und städtebaulichen Qualitäten in den betroffenen Gebieten (Raumentwicklung).

¹ https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/netzstrategie_oev/201202_Netzstrategie-OeV-Synthesebericht.pdf

² https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilit%c3%a4t/planung/ZMB_Insel_Synthesebericht_def.pdf

Einbezogen werden zudem nicht nur die absehbaren Angebots- und Strukturentwicklungen, sondern auch Verhaltensweisen und neue Mobilitätstrends sowie die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie. Diese Trends sind jedoch noch mit grossen Unsicherheiten verbunden.

Für die Gemeinde Köniz besonders relevant sind die raum- und verkehrsplanerischen Fragen, so etwa städtebauliche Folgen oder räumlichen Trennwirkungen in den betroffenen Ortsteilen. Speziell zu beachten sind Fragen der Auswirkungen auf das übrige Verkehrsnetz und die ÖV-Erschliessungsqualität, der städtebaulichen Auswirkungen auf die Bahnhöfe Liebefeld und Köniz sowie auf den Raum Vidmar bis Köniz Zentrum/Weiermatt. Ebenso zentral ist der Perimeter, in welchem die Streckenführung einer RBS-Verlängerung von unter- zu oberirdisch wechseln würde.

Könizer Vertretung in der ZMB

Die Gemeinde Köniz ist bei der Erarbeitung der ZMB mit zwei zentralen Fachstellen sowie auf politischer Ebene via Direktionsvorsteher einbezogen:

Auf Fachebene begleitet eine Projektkommission die Arbeiten. Der Kanton ist vertreten durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV, Lead) sowie das Amt für Gemeinden und Raumordnung. Die Gemeinde Köniz hat den Leiter der Abteilung Verkehr und Unterhalt (AVU), Daniel Matti, sowie den Leiter der Planungsabteilung PLAK, Gemeindeplaner Stephan Felber, in die Kommission delegiert. Ebenso vertreten sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM (Fachbereiche Verkehr und Raumentwicklung), die Stadt Bern (Verkehrs- und Stadtplanung), die Gemeinde Schwarzenburg sowie die Transportunternehmen RBS, Bernmobil und BLS.

Die politische Begleitung erfolgt durch eine Behördendelegation unter der Leitung von Regierungsrat Christoph Neuhaus, Vorsteher der Bau- und Verkehrsdirektion BVD. Köniz wird durch Gemeinderat Christian Burren vertreten.

Bahnausbau: Varianten zur Erreichung des Viertelstundentakts

Aufgrund der Nachfrageprognosen im öffentlichen Verkehr strebt die Gemeinde Köniz einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Bern und Köniz an. Zur Diskussion stehen derzeit zwei Varianten, welche die Voraussetzungen für den Viertelstundentakt im Bahnangebot schaffen:

- Ausbau der bestehenden Normalspur-Strecke im Raum Fischermätteli-Liebefeld zu einer Doppelspur.
- Neubau einer teilweise unterirdischen RBS-Verlängerung in Meterspur ("Schmalspur") via Insepsital nach Köniz im Anschluss an die Fertigstellung des neuen RBS-Tiefbahnhofs Bern.

Grob lässt sich der Stand der Arbeiten wie folgt festhalten:

- Der Ausbau der Doppelspur ist bereits beschlossen und finanziert, die Projektierungs- und Realisierungsarbeiten können in den nächsten Jahren aufgenommen werden.
- Für die Finanzierung und Realisierung der RBS-Verlängerung ist ein Beschluss des Bundesparlamentes in Rahmen eines der künftigen Bahn-Ausbauschritte nötig.

Weiteres Vorgehen der Gemeinde Köniz

Für die Gemeinde Köniz zeichnen sich im Weiteren folgende Meilensteine ab:

- Mitarbeit an der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd, Einbringen der Anliegen der Gemeinde Köniz auf fachlicher und politischer Ebene
- (Mit-)Organisation der Partizipation sowie der öffentlichen Mitwirkung zur ZMB ÖV Köniz / Bern Süd in der Gemeinde Köniz
- Stellungnahme des Gemeinderates im Rahmen der Mitwirkung zur ZMB

Bei der Planung der Bahn-Infrastruktur hat gemäss Bundesgesetz die Gemeinde Köniz eine begleitende Rolle gegenüber dem Kanton. Nach Vorliegen der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd kann die Gemeinde die Varianten gemäss ZMB aus Könizer Sicht beurteilen und eine oder mehrere Varianten priorisieren, für die er sich beim Kanton ausspricht.

Gegenüber dem Bund, der den künftigen Ausbau der Bahninfrastruktur vorbereitet und finanziert, ist der Kanton Ansprechpartner. Über die Aufnahme einzelner Massnahmen in die künftigen Bahnausbau Schritte entscheidet das Bundesparlament.

Aktuell sind die Arbeiten für eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV Köniz / Bern Süd unter Federführung des Kantons (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, AÖV) mit Einbezug der Gemeinde Köniz und weiterer Partner im Gang. Der Auftrag des Parlaments, dass die RBS-Verlängerung in Richtung Köniz im Rahmen einer allfälligen unterirdischen Erschliessung des Inselflurareals geprüft wird, ist damit erfüllt.

Abschreibung

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

Köniz, 22. Juni 2022

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Parlamentsantrag Beantwortung 17.9.2018 (Online auf Parlamentswebseite)
- 2) Beilagen zum Parlamentsantrag Abschreibung
 - Medienberichterstattung über Auftritt der GemeindevertreterInnen (26. Januar 2021)
 - Medien-Information des Kantons über ZMB ÖV Köniz / Bern Süd (21. Dezember 2021)

V1813 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion und Grüne) „Verlängerung in Richtung Köniz – Schwarzenburg in ZMB unterirdische Erschliessung Insel explizit einbeziehen“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird aufgefordert detailliert über seine Aktivitäten in Sachen ZMB Metro Inselspital / Richtung Köniz-Schwarzenburg zu berichten. Gleichzeitig wird er aufgefordert, sich beim Kanton und in der Verkehrskommission der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass in der ZMB unterirdische Erschliessung des Inselareals eine Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg explizit einbezogen wird. Das Parlament ist über diesbezügliche Beschlüsse der Verkehrskommission zeitnah zu informieren.

Begründung

Wie der Presse am 19.6.2018 (Der Bund) dazu zu entnehmen ist, will der Kanton mit einer ZMB die unterirdische Erschliessung des Inselareals vertieft abklären. Trotz entsprechenden Forderungen im Rahmen von Vorstössen in Grossrat (1.6.2016) und Könizer Parlament (14.3.2016) soll dabei die Verlängerung bis nach Köniz explizit ausgeschlossen werden. Wenn schon eine ZMB für die Verlängerung der RBS gemacht werden soll, ist der Einbezug einer Verlängerung bis nach Köniz naheliegend und aus Könizer Sicht sogar zwingend erforderlich. Auch wenn es vermutlich noch einige Zeit dauert, bis ein solches Projekt in Angriff genommen werden kann, ist es wichtig die wesentlichen Fakten zu kennen. Wie der Gemeinderat in seiner Antwort vom 19.9.2016 auf die Motion vom 14.3.2016 festgestellt hat, ist gemäss der ZMB aus dem Jahre 2008 zwingend notwendig, dass bei den aktuellen Rahmenbedingungen (Ausbau RBS Bahnhof gesichert, Ablehnung Tramprojekt Bern-Köniz-Schliern) die Variante M (unterirdische Anbindung von Köniz über das Inselspital-Areal) neu untersucht werden muss.

Begründung der Dringlichkeit

Gemäss Pressebericht soll die ZMB Insel-Areal ab Herbst 2018 in Angriff genommen werden. Ergebnisse sollen 2020 vorliegen. Wird die Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg in dieser ZMB nicht berücksichtigt ist damit zu rechnen, dass die Machbarkeit einer Metro auf längere Sicht nicht beurteilt werden kann. Dies würde zu Planungsunsicherheiten und Mehrkosten für alle Beteiligten führen.

Eingereicht

25. Juni 2018

Unterschrieben von 22 Parlamentsmitgliedern

Andreas Lanz, Thomas Frey, Katja Niederhauser, Roland Akeret, Barbara Thür, Heidi Eberhard, Mathias Robellaz, Toni Eder, Casimir von Arx, Mathias Müller, Dominique Bühler, Christina Aebischer, Iris Widmer, Mathias Rickli, Thomas Marti, Elena Ackermann, David Müller, Bruno Schmucki, Erica Kobel, Ronald Sonderegger, Dominic Amacher, Reto Zbinden

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

Das vorliegende Geschäft weist inhaltlich einen Zusammenhang mit dem Vorstoss V1611 Richtlinienmotion (Grüne, FDP, SP, SVP, BDP, EVP, CVP, GLP) „Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg“ auf. In der Beantwortung zum Vorstoss V1611 sind die Aktivitäten zum Thema Metro des Gemeinderates bis Ende 2017 beschrieben. Der Gemeinderat erlaubt sich in der vorliegenden Antwort auf den Beschrieb der Vorgeschichte zu verzichten und verweist auf die Beantwortung des Vorstosses V1611.

Die kurze Beantwortungsfrist während den Sommerferien erlaubte in dieser Angelegenheit keine grösseren Aktivitäten seitens des Gemeinderates. In der vorliegenden Antwort werden demnach die Aktivitäten aufgeführt, die der Gemeinderat in seiner neuen Zusammensetzung bereits im Vorfeld dieses Vorstosses ausgelöst hat.

3. Planungsgrundlagen des Kantons

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Gemeinde Köniz erhielt der Gemeinderat ein Schreiben der Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern mit Datum vom 11. Dezember 2014 mit dem Titel: „Grundlagen für die Planung nach der Ablehnung von Tram Region Bern“ (Beilage 1). Im Wesentlichen wurde darin darauf aufmerksam gemacht, dass die erarbeiteten Grundlagen wie etwa die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern Süd, Schlussbericht vom 6. Mai 2008 oder die ZMB Bern Gesamtsynthese vom 28. Mai 2008 nach wie vor ihre Gültigkeit haben und bei den weiteren Planungen zu beachten sind. Am Schluss wird im erwähnten Schreiben noch erwähnt:

Wenig zweckmässig scheint es uns, mit ambitionierten Visionen zur Entwicklung des Verkehrssystems bestehende Planungen, Grundlagen und Grundsätze in Frage zu stellen.

Diese engen Vorgaben blockieren bis heute sämtliche involvierten Gremien, welche mit den ÖV Planungen zu tun haben. Sie verhindern, dass zukunftsorientierte Optionen, wie die Verlängerung der RBS nach Liebfeld/Köniz, offiziell diskutiert werden. Es ist das Ziel des Gemeinderates, diesen eng gesteckten Planungsrahmen auf der Stufe Bau- Verkehrs- und Energiedirektion zu öffnen, damit sämtliche Optionen in die künftigen Überlegungen einfließen können.

4. Aktuelle Situation, kurze Übersicht

Die vier wichtigsten Fakten aus der Optik „Verlängerung der RBS nach Liebfeld/Köniz“ sind nachfolgend kurz zusammengefasst:

- Die Machbarkeitsstudie „Neue Bahnlinie Bern – Köniz – Schwarzenburg“ aus dem Jahr 2003 im Auftrag der damaligen RVK 4 kommt zum Schluss, dass „die technische Machbarkeit einer neuen Meterspur-Bahnverbindung Bern-Köniz-Schwarzenburg nachgewiesen ist“. (Ingenieurgemeinschaft Regio – Transit Seite 4, „Das Wichtigste in Kürze“).
- Der Tiefbahnhof Bern für den RBS ist im Bau und soll 2025 den Betrieb aufnehmen. Er wurde so geplant, dass eine Weiterführung Richtung Insel und damit auch weiter nach Köniz/Liebfeld möglich ist.
- Wie in der Antwort des Regierungsrates vom 16. November 2016 auf den Vorstoss Studer, Haudenschild, Brönnimann „Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern“ zu entnehmen ist, stellt die Variante M (Metro) für die Erschliessung der Gebiete Liebfeld und Köniz keine Option dar. Der Kanton setzt, wie im erwähnten Schreiben vom 11. Dezember 2014 (Beilage 2) definiert, weiterhin auf die Variante S (S-Bahn) und will den ¼ Takt der S6 nach Niederscherli umsetzen. Die Planung dafür wurde im Rahmen des Bahn-Infrastrukturausbaus (STEP 2030/35) aufgenommen.

- In einer ZMB will der Kanton bis 2020 prüfen, ob eine unterirdische Erschliessung des Inselareals vom Tiefbahnhof Bern aus mit dem RBS sinnvoll ist. Die Prüfung eine Verlängerung nach Liebefeld/Köniz ist in diesem Auftrag nicht enthalten.

5. Aktivitäten des Gemeinderates nach dem 1. Januar 2018

Der Gemeinderat hat sich in seiner neuen Zusammensetzung nach dem 1. Januar 2018 mit dem Thema befasst. Es herrscht Konsens darüber, dass die Option einer unterirdischen Verlängerung der RBS nach Liebefeld/Köniz offen zu halten ist (Berichterstattung im Bund vom 19.06.2018, Beilage 2). Alle Varianten und Massnahmen, welche in einem Zusammenhang mit der Verlängerung des RBS ins Inselareal stehen, sind aufwärtskompatibel zu planen, so dass eine spätere Verlängerung nach Köniz/Liebefeld möglich ist. Dieses Anliegen wurde in der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern Mittelland und beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination mit Erfolg deponiert.

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV) hat im Zusammenhang mit der RBS Erschliessung des Inselareals der zuständigen Direktion versichert, dass:

- bei der Trassierungsplanung die Möglichkeit einer späteren Verlängerung in Richtung Liebefeld/Köniz oder Europaplatz als Randbedingung berücksichtigt wird,
- die Höhenlage der unterirdischen Insel-Haltestelle so gewählt wird, dass bei einer eventuellen Verlängerung Richtung Süden der Bereich Loryplatz in ausreichender Tiefe unterquert werden könnte,
- und für eine allfällige spätere Weiterführung gegen Süden am südlichen Ende des Bahnhofs „Inselspital“ bei beiden Gleisen kurze Fortsetzungsbauwerke ("Stummel") vorzusehen sind.

6. Treffen mit dem zuständigen Regierungsrat

Mit diesen Zusagen des AöV bezüglich der Weiterführungsoptionen ab dem Inselareal wurde eine Besprechung mit dem zuständigen Regierungsrat der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE), Christoph Neuhaus vereinbart. Die Gemeindepräsidentin sowie der Direktionsvorsteher Planung und Verkehr möchten an dieser Besprechung im August 2018 diese Aussagen konsolidieren und verbindliche Zusagen erhalten. Alle Optionen der besseren Erschliessung des Gebietes Liebefeld/Köniz sollen offen gehalten werden. Zur Sprache gebracht werden die kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen und die Zeitachsen, um diese aufeinander abzustimmen. Wichtig für den Gemeinderat ist, dass im Raum Bern keine Planungen ausgelöst werden, die einer kurz-, mittel- oder langfristige Lösung zur Erschliessung des Gebietes Liebefeld/Köniz zuwider laufen.

Der Direktionsvorsteher wird das Parlament über die Ergebnisse der Besprechung mit Regierungsrat Christoph Neuhaus mündlich orientieren.

7. Fazit

Inhaltlich gibt es zwischen dem Anliegen des Parlamentes im Vorstoss V1813 und der Haltung des Gemeinderates keine Differenzen. Der Gemeinderat hat sich nach dem 1. Januar 2018 mit dem Thema befasst und Position bezogen. Er ist in den entsprechenden Gremien aktiv geworden und hat das Thema mit Nachdruck deponiert. Das AöV hat Zusagen gemacht, diese sollen nun auf der Stufe des zuständigen Regierungsrates verbindlich konsolidiert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird erheblich erklärt.

Köniz, 08. August 2018

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Formelle Prüfung der Motion vom 11. Juli 2018
- 2) Schreiben der Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern vom 11. Dezember 2014, „Grundlagen für die Planung nach der Ablehnung von Tram Region Bern“
- 3) Medienbeitrag im „Der Bund“ vom 19. Juni 2018, „Mit der U-Bahn ins Inselempital“



Köniz, 11. Juli 2018 rc

**V1813 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion, Grüne) „Verlängerung in Richtung Köniz – Schwarzenburg in ZMB unterirdische Erschliessung Insel explizit einbeziehen“
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 Reglementsentswurf 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 aufgefordert, detailliert über seine Aktivitäten in Sachen ZMB Metro Inselspital / Richtung Köniz-Schwarzenburg zu berichten. Gleichzeitig wird er aufgefordert, sich beim Kanton und in der Verkehrskommission der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass in der ZMB unterirdische Erschliessung des Inselareals eine Verlängerung in Richtung Köniz-Schwarzenburg explizit einbezogen wird. Das Parlament ist über diesbezügliche Beschlüsse der Verkehrskommission zeitnah zu informieren.

Wie die Motionäre erwähnen, wurde zu diesem Thema im 2016 bereits ein Vorstoss eingereicht (V1611). Dieser wurde im September 2016 im Parlament behandelt und erheblich erklärt; das Parlament gab dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Die aktuelle Motion weist keine Neuigkeiten auf, was die Prüfung der Motion in Bezug auf den Charakter einer Richtlinie betrifft.

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



Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 31
Telefax 031 633 31
www.bve.be.ch
info.bve@bve.be.ch

Ulrich Seewer
Direktwahl 031 633 37 12
ulrich.seewer@bve.be.ch

Direktion Präsidiales und Finanzen / Stabsabteilung	
Original	Kopie mit/ohne Beilagen
DPV/AVU	GP/GR
Eingang 10	15. DEZ. 2014 Visum K
Bericht / Antrag	Mitbericht
Vorlage Antwort	Kenntnisnahme
<input checked="" type="checkbox"/> direkte Erledigung	direkte Erledigung mit Erledigungskopie an GP

An die Adressaten gemäss Liste am
Schluss des Schreibens

AVU	
DZ VERKEHR	
15. DEZ. 2014	
	E zK
Kär	<input checked="" type="checkbox"/>
bj	<input type="checkbox"/>
blr	<input type="checkbox"/>
el	<input type="checkbox"/>
gd	<input type="checkbox"/>
OC	<input type="checkbox"/>
rei	<input type="checkbox"/>
trt	<input type="checkbox"/>
Frist	<input type="checkbox"/>

11. Dezember 2014

Grundlagen für die Planung nach der Ablehnung von Tram Region Bern

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Herren Gemeindepräsidenten
Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderätinnen und Gemeinderäte
Sehr geehrte Damen und Herren

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern hat die Behördendelegation anlässlich ihrer letzten Sitzung festgehalten, dass die weitere Planung des öffentlichen Verkehrs über die vorhandenen und gesetzlich vorgesehenen Gefässe und Planungsinstrumente erfolgen soll, das heisst über die Gemeinden, die Regionalkonferenz, die Angebotskonzepte, den kantonalen Angebotsbeschluss und das Agglomerationsprogramm bzw. das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept. Alle Projektbeteiligten wurden im Oktober 2014 entsprechend mit einem Schreiben informiert. Darin wurden die Gemeinden aufgefordert, Lösungen aufzuzeigen, wie die Probleme aufgrund der neuen Situation angegangen werden sollen.

In diesem Zusammenhang ist es für uns besonders wichtig festzuhalten, dass alle Beteiligten an Lösungen arbeiten, die in ihrem eigenen Kompetenzbereich liegen bzw. aufzeigen, wie die vorgeschlagenen Lösungen im Rahmen der ordentlichen Gefässe und Instrumente umgesetzt werden können. Als Ausgangslage gilt, dass die vorliegenden Planungen nach wie vor ihre Gültigkeit haben und entsprechend zu berücksichtigen sind:

- Kantonaler Richtplan vom 3. Juli 2013
- S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung, Planungsbericht vom 11. Dezember 2013
- RGSK Bern-Mittelland (Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern 2012) vom 23. Oktober 2012
- Gesamtkonzept zum Ausbau des Bahnhofs Bern vom Dezember 2012

Wichtige Grundlagen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern sind zudem in folgenden Planungsberichten enthalten:

- ZMB Bern Süd, Schlussbericht vom 6. Mai 2008
- ZMB Bern, Gesamtsynthese, 28. Mai 2009
- ZMB ÖV Ostermundigen vom Oktober 2009
- ZMB Zweite Tramachse, April 2012
- Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept vom 18. Dezember 2013

Von den Gemeinden und der Regionalkonferenz aber insbesondere auch von den in der Region Bern tätigen Transportunternehmungen erwarten wir, dass sie ihre vollen Anstrengungen in die Umsetzung der gemeinsam vereinbarten Planungen setzen. Handlungsmöglichkeiten der Gemeinden sehen wir in erster Linie bei Vorschlägen für die Optimierungen beim Feinverteiler und bei Fragen der Siedlungsentwicklung. Allfällige Anpassungen und Weiterentwicklungen des Verkehrssystems sollen hinreichend begründet werden und über die ordentlichen Planungs- und Entscheidungsprozesse einfließen. Wenig zweckmässig scheint es uns, mit ambitionierten Visionen zur Entwicklung des Verkehrssystems bestehende Planungen, Grundlagen und Grundsätze in Frage zu stellen.

Wir danken Ihnen für Ihre Unterstützung bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Raum Bern und stehen Ihnen bei Fragen und konkreten Anliegen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin



B. Egger-Jenzer, Regierungspräsidentin

Verteiler:

- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Holzikofenweg 22, Postfach 8623, 3001 Bern
- Gemeinderat der Stadt Bern, Junkerngasse 47, Postfach, 3000 Bern 8
- Gemeinderat Ostermundigen, Schiessplatzweg 1, 3072 Ostermundigen
- Gemeinde Köniz, Landorfstrasse 1, 3098 Köniz
- Bernmobil Eigerplatz 3, 3007 Bern
- Postauto Region Bern Tscharnerstrasse 37 Postfach 7574 3001 Bern
- RBS, Tiefenaustrasse 2 Postfach 119 3048 Worblaufen
- SBB Infrastruktur, Lukas Henggeler, Tannwaldstr. 2, 4601 Olten
- BLS, Genfergasse 11, 3001 Bern

Kopie an:

- TBA im Hause
- AGR, Nydegggasse 11 - 13, 3011 Bern
- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern

Mit der U-Bahn ins Inselspital

Bus, Tram oder sogar eine Metro? Die zukünftige Erschliessung des Inselspitals beschäftigt die Planer – es dürfte teuer werden.



Derzeit ist für die RBS-Passagiere hier Endstation, mit dem neuen Tiefbahnhof rückt der RBS weiter nach Westen. Bild: Adrian Moser

Im Bahnhof Bern bohren die Arbeiter derzeit Löcher tief in den steinigen Untergrund. Der Ausbau des Hauptbahnhofs ist im Gang und wird voraussichtlich rund eine Milliarde Franken kosten. Die Eröffnung ist für 2025 geplant. Wichtiger Bestandteil ist der RBS-Tiefbahnhof, der 23 Meter unterhalb der SBB-Gleise zu liegen kommt. Inzwischen fängt bereits der nächste Planungszyklus an, denn der Kanton Bern will in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern, der Regionalkonferenz und weiteren Partnern untersuchen, wie in Zukunft genügend Kapazität für die ÖV-Erschliessung des Inselareals geschaffen werden kann. Dazu gibt der Kanton eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) in Auftrag.

Gemäss Prognosen werde das heutige System mit der Buslinie 11 wegen der Ausbaupläne des Inselspitals an seine Grenzen stossen, sagt Christian Aebi, Co-Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination in der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE). Seit Dezember 2015 hat das Inselspital eine direkte Busanbindung samt Haltestelle vor dem Haupteingang des Spitals. «Bis 2030 sollte das jetzige Verkehrssystem mit dem Bus funktionieren», sagt Aebi.

Hohe Kosten für Metro-Variante

Der Kanton will nicht nur Bus- und Tramvarianten prüfen, sondern auch eine Metro mit einer Verlängerung der RBS-Linie vom künftigen Tiefbahnhof aus. Diese Tunnellösung würde zwar eine schnelle und komfortable Verbindung zum Universitätsspital schaffen, sie wäre aber auch teuer. «Man spricht sofort von mehreren Hundert Millionen Franken», sagt Aebi von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion. Der RBS würde die Weiterführung gemäss einer schriftlichen Stellungnahme als sinnvolle Variante erachten. Beim Bau des neuen RBS-Bahnhofs Bern werde eine mögliche zukünftige Verlängerung aber berücksichtigt. Der Entscheid für das heutige Bauprojekt fiel 2012. «Ein Argument für diese Variante war auch die Möglichkeit einer Erweiterung», schreibt der RBS dazu.

«Man spricht von mehreren Hundert Millionen Franken.»

Christian Aebi, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE), über eine Tunnellösung

Simon Wälti 19.06.2018

Spitalareal zieht immer mehr Verkehr an

Wer mit dem ÖV zum Inselspital fährt, nimmt den Bus. Das könnte sich ändern. Pro Tag transportiert die Linie 11 auf dem Streckenast Bern Bahnhof–Holligen 13'500 Fahrgäste. Die Strecke sei gut ausgelastet, genüge aber den aktuellen Anforderungen, sagt Rolf Meyer, Leiter der Unternehmenskommunikation von Bernmobil. Die kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion veranlasste 2012 die Prüfung einer Tramlinie in die Länggasse.

In der Statistik finden sich auch Angaben zu den Gebieten Stadtbach, Muesmatt und Inselspital. Dort wird mit einem Pendleranstieg von 40 Prozent gerechnet. Geht man davon aus, nutzen in zehn Jahren 19'000 Personen den öffentlichen Verkehr, um zur Insel zu gelangen. Für den normalen Linienbus wäre das eine enorme Belastung. Es braucht also ein neues Konzept. Man müsse entscheiden, was am sinnvollsten sei, sagt Meyer.

Da der RBS-Tiefbahnhof im Bau sei, liege die Idee nahe, die Strecke unterirdisch zu verlängern und eine Metro ins Inselspital zu erstellen. «Die Verlängerung der RBS-Strecke ins Inselareal ist eine von vielen Varianten», sagt Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Neben der unterirdischen Verlängerung seien Lösungen wie eine Tramlinie oder ein Doppelgelenkbus diskutiert worden, sagt Moser.

Diese müsse man nun prüfen. «Sinnvoll sind Varianten, die ein nachhaltiges, sinnvolles Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen», sagt Moser. Die Lösung müsse die städtebauliche Entwicklung des Inselareals bestmöglich unterstützen. Gleichzeitig solle der Stadtraum aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Für die Stadt Bern stehe das Bedürfnis im Vordergrund, im Zusammenhang mit der langfristig intensivierten Nutzung des Inselareals die optimale Erschliessung durch den ÖV zu gewährleisten, sagt Ueli Müller, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr. Laut RK-Vertreter Moser kann man vor der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) noch nichts Konkretes sagen. Rolf Meyer von Bernmobil ist aber überzeugt, dass ein Doppelgelenkbus oder eine Tramlinie billiger wären als die unterirdische Verlängerung der RBS-Linie.

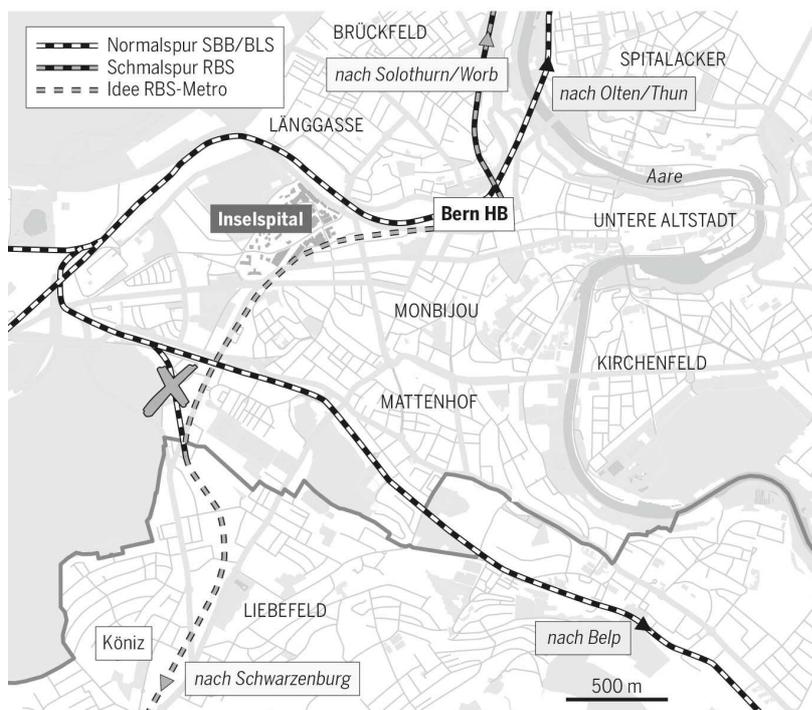
Artikel zum Thema

Ehrgeizige Baupläne der Insel

Mit dem Masterplan legt die Insel die bauliche Entwicklung des Campus bis 2050 fest. Die Geschossfläche wächst auf 550'000 Quadratmeter, das ist fast doppelt so viel wie 2010. Schon jetzt wird auf dem Areal viel gebaut. Im Zentrum der Bauarbeiten stehen das Organ- und Tumorzentrum sowie das Herz- und Gefässzentrum. Am Wochenende zog die Frauenklinik in das Theodor-Kocher-Haus um – das Haus ist der erste im Rahmen des Masterplans fertiggestellte Neubau. Das Theodor-Kocher-Haus wird in einer zweiten Etappe zum Organ- und Tumorzentrum ausgebaut. Die Frauenklinik bleibt am neuen Standort, bis die Sanierung des bisherigen Gebäudes an der Effingerstrasse abgeschlossen ist.

In den nächsten zehn Jahren werden auch universitäre Neubauten dazukommen. Etwa 2000 Studierende und 750 Angestellte mehr werden dann voraussichtlich auf dem Areal ein- und ausgehen. Schon heute zählt das Inselspital rund 10'500 Mitarbeitende. Das Unternehmen will sich nicht zur zukünftigen Erschliessung des Areals durch den ÖV äussern. Bei einer früheren Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2008 wurde eine unterirdische Linie via Inselspital gleich bis nach Liebefeld und Köniz geprüft.

Die U-Bahn-Variante



Grafik ake/Quelle: Openstreetmap

Diese Variante M wurde aber nicht weiterverfolgt, vornehmlich aus Kostengründen – zur Enttäuschung der Gemeindepolitiker in Köniz. Sie bleibt aber eine längerfristige Option. Die jetzt vom Kanton angestossene ZMB umfasst aber nur den Perimeter vom Bahnhof über das Inselspital bis zum Weyermannshaus. «Die ZMB fokussiert aufs Inselspital, Köniz ist nicht Bestandteil der Beurteilung», sagt Aebi von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion. Die Planungsarbeiten starten im Herbst. Die ZMB soll voraussichtlich nach einer öffentlichen Mitwirkung im Jahr 2020 abgeschlossen werden.

Könizer Metro als Zukunftsmusik

In Köniz versucht die Politik bereits seit Jahren, Druck für eine unterirdische Schmalspurlinie aufzubauen. Das Parlament hat mittels einer Motion, die von allen Mitgliedern unterzeichnet wurde, entsprechende Abklärungen verlangt. Im Grossen

Köniz bringt die Idee einer U-Bahn ins Spiel



Zusätzliche 10er-Busse lösen das Kapazitätsproblem nur unzureichend. Darum wärmt die Gemeinde Köniz eine alte Idee auf: eine Metrolinie zum Berner Hauptbahnhof. [Mehr...](#)

Von Markus Dütschler 12.03.2016

Bessere Erschliessung des Inselareals

Neben Tram- und Busverbindungen wird auch eine unterirdische RBS-Verlängerung geprüft, um mehr Kapazität für den Anschluss des Universitätsspitals an den ÖV zu schaffen. [Mehr...](#)

18.06.2018

Die Redaktion auf Twitter

Stets informiert und aktuell. Folgen Sie uns auf dem Kurznachrichtendienst.

@derbund folgen

Rat reichten Könizer Grossräte mehrere Vorstösse ein, damit die Vision weiter diskutiert wird und nicht untergeht. «Ich hoffe, dass man die Metro nach Köniz irgendwann realisieren kann», sagt Gemeinderat Christian Burren (SVP). Er ist in Köniz zuständig für die Direktion Planung und Verkehr. Die ÖV-Nachfrage steige, und die oberirdische Fläche, die für den Verkehr zur Verfügung stehe, sei beschränkt. Es sei daher wichtig, dass man sich alle Optionen offen halte. Das sei auch die Haltung des gesamten Gemeinderats, sagt Burren.

Dank dem im Bau befindlichen Tiefbahnhof jedenfalls besteht die Möglichkeit für eine Verlängerung der RBS-Linien. Sollte es tatsächlich dazu kommen, dass das Inselareal von einer orangen U-Bahn angefahren wird, würde man nach dem Prinzip der vorausschauenden Planung darauf achten, dass von dort eine Verlängerung in Richtung Köniz möglich wäre. «Der Zeithorizont ist aber wohl 2050 und nicht 2030», vermutet Burren. Die Metro nach Köniz bleibt also noch sehr lange, was sie immer war: Zukunftsmusik.

Unterdessen werden laut Burren andere Möglichkeiten geprüft, um der wachsenden Pendlerströme in Köniz Herr zu werden – so etwa der Viertelstundentakt auf der BLS-Linie S6 nach Schwarzenburg. Oder der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10. (Der Bund)

Erstellt: 19.06.2018, 06:39 Uhr

Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein

Startseite | Bern | Eine Metrolinie für Bern – Anschubhilfe für eine U-Bahn zum Inselspital und nach Köniz

Abo [Eine Metrolinie für Bern](#)

Anschubhilfe für eine U-Bahn zum Inselspital und nach Köniz

Die Idee ist nicht neu, doch nun wollen die Spitzen der Gemeinden Ittigen, Bern und Köniz sie aufs Gleis setzen: Eine Metrolinie soll den Süden des Grossraums Bern erschliessen.



Simon Thönen

Publiziert: 26.01.2021, 18:49



Der neue RBS-Tiefbahnhof (hier im Modell) wird momentan unterhalb der SBB-Gleise gebaut – als Endstation. Doch nun fordern Gemeindepräsidenten eine unterirdische Verlängerung der Bahnlinien bis nach Köniz.

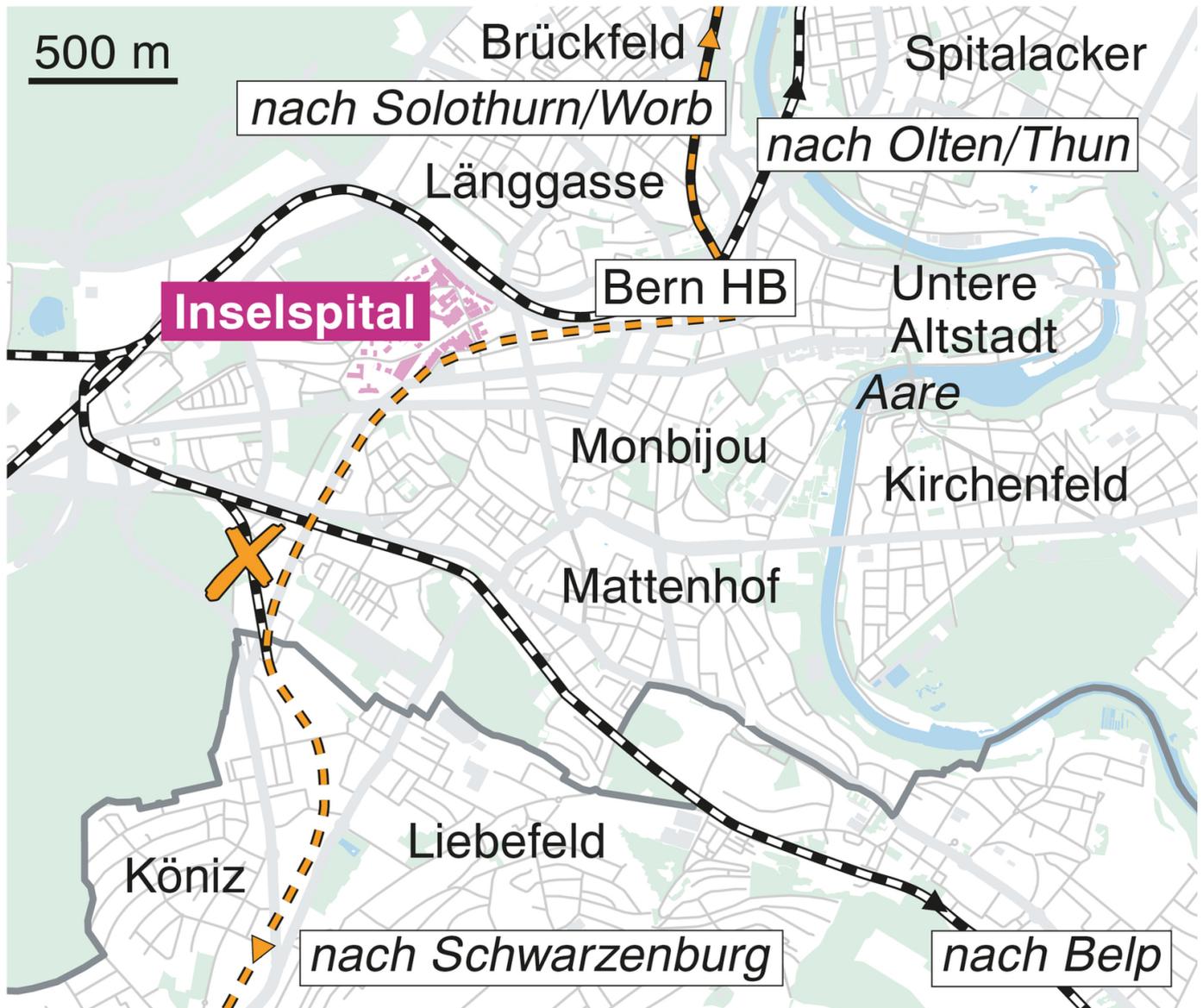
Foto: Valérie Chételat

Visionen von einer U-Bahn geistern immer wieder durch die Berner ÖV-Debatte. Sie gleichen den legendären Seeschlangen, die periodisch irgendjemand gesichtet haben will, nur um dann wieder für lange Zeit unterzutauchen. Realistisch ist dies nicht: Die Region Bern – und übrigens sogar Zürich – ist um Dimensionen zu klein für ein U-Bahn-Netz.

Und doch: Die Region Bern hat schon eine Art kleine U-Bahn-Strecke, auch wenn sie nicht so genannt wird: Die RBS-Züge von Worblaufen tauchen weit vor dem Bahnhof Bern in einen Tunnel ein. Mit dem laufenden Bau eines neuen RBS-Tiefbahnhofs am westlichen Ende des Hauptbahnhofs ergibt sich nun die Möglichkeit die Bahnlinie ebenfalls unterirdisch nach Süden zu verlängern: via das Inselspital nach Köniz. Bis nach der Station Liebefeld würde sie unterirdisch verlaufen, mit Haltestellen ebenfalls unter dem Boden (siehe Karte).

Die U-Bahn-Variante

- Normalspur SBB/BLS
- Schmalspur RBS
- - - Idee RBS-Metro



Grafik ake, niz / Quelle: Openstreetmap

Zwar wird der neue RBS-Tiefbahnhof, der 2027 eröffnet wird, momentan als Kopfbahnhof und damit als Endstation gebaut. Er ist aber so konzipiert, dass eine Verlängerung der Strecke nach Süden möglich wäre. Technisch möglich heisst aber noch lange nicht, dass dies auch umgesetzt wird. Zwar wäre der Nutzen sowohl für das Inselspital wie auch für Köniz hoch, ebenso aber die Kosten von geschätzt einer Milliarde Franken.

Lobbying der Gemeindehüupter

Als Option steht eine solche Verlängerung der Schmalspurlinie der RBS nach Süden seit langem in den Planungspapieren. Neu ist, dass die Präsidiien der drei betroffenen Gemeinden ihr nun gemeinsam auch tatsächlich zum Durchbruch verhelfen wollen: Am Dienstag warben Marco Rupp (Ittigen, BVI), Alec von Graffenried (Bern, GFL) und Annemarie Berlinger (Köniz, SP) sowie der Könizer Verkehrsdirektor Christian Burren (SVP) für eine «Metro Nord Süd». Für Köniz, wo schon lange für diese Option gewiebelt wird, ist der Support der anderen zwei Gemeinden, insbesondere Berns, wichtig.

«Wir brauchen im Grossraum Bern zusätzlich zu den schnellen Ost-West-Verbindungen auch eine solche von Nord nach Süd», warb Rupp, der sich als einstiger Planer seit langem mit dem Projekt beschäftigt. Von Worblaufen bis Köniz benötige er heute fast 25 Minuten mit dem ÖV, und da die S6 nur halbstündlich verkehre, sei man häufig auf den langsameren 10er-Bus angewiesen. Mit der «Metro Nord Süd» würde sich die Fahrzeit auf 15 Minuten verkürzen, und es sei ein 7,5-Minuten-Takt möglich.

Für die Stadt Bern schaffe die Metro für das Inselspital sowie auf der ÖV-Achse nach Köniz «eine leistungsfähige, kunden- und umweltfreundliche Lösung», warb Stadtpräsident von Graffenried. Sie könne in nord-südlicher Richtung «das Rückgrat» des ÖV-Systems werden. Zudem vermeide man so, dass auch der im Bau befindliche RBS-Tiefbahnhof «ein Sackbahnhof und damit ein Stück weit eine Sackgasse wird».

Kurswechsel in Köniz

Für sein Könizer Pendant Annemarie Berlinger ist «ein guter öffentlicher Verkehr die Voraussetzung dafür, dass die innere Verdichtung des Siedlungsraums funktioniert». Es ist aber auch ein Kurswechsel in Köniz. Denn die Gemeinde möchte die Metro gegen ein anderes ÖV-Projekt tauschen, das sie eigentlich bereits auf sicher hat: den Ausbau der S6 auf Doppelspur bis Köniz. Damit würde ein Viertelstundentakt möglich. «Wegen der Bahnübergänge würde sich dann aber die Verkehrslage im Könizer Zentrum zuspitzen», sagt Burren.

Damit ist auch klar, warum die Gemeindeglieder gerade jetzt für das Metro-Projekt lobbyieren, obwohl dieses erst im Zeitraum 2040 bis 2050 umgesetzt werden könnte: Mit dem Doppelspurausbau wäre die Metro erledigt, weshalb sie nun als Alternative verbindlich aufs Gleis der Planung gebracht werden muss – zumindest in der langen Variante bis Köniz. Die unterirdische Verlängerung der RBS-Linie zum Inselspital hingegen wird vom Kanton momentan geprüft. Diese Prüfung müsse ergänzt werden durch eine solche der langen Variante, fordern die Gemeindeglieder. Schon 2022 müsste der Kanton und 2026 der Bund die Metro in seine Angebotsplanung aufnehmen.

Attraktiv ist das teure Projekt für die Gemeinden auch, weil es als Bahnausbau zu grossen Teilen vom Bund finanziert würde. Damit ist man aber auch bei den Hürden: Es muss in der fachlichen Prüfung so gut abschneiden, dass sowohl der Kanton wie auch der Bund trotz dem teuren und anspruchsvollen Tunnelbau – zu grossen Teilen unter Siedlungsgebiet – darauf setzen. Dass das Volk von Köniz die erheblich kostengünstigere Tramlösung 2014 verworfen hat, dürfte die Argumentation gegenüber Kanton und Bund nicht unbedingt erleichtern.

Simon Thönen schreibt über Verkehr, Energie und Klimapolitik in Stadt und Kanton Bern. Vor seiner Rückkehr nach Bern war er EU-Korrespondent in Brüssel. Mit der Jurafrage entdeckte er hier eine helvetische Variante des belgischen Sprachenstreits. [Mehr Infos](#)

Publiziert: 26.01.2021, 18:49

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

17 Kommentare



Staatskanzlei
Amt für Kommunikation

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
+41 31 633 75 91
kommunikation@be.ch
www.be.ch

Medienmitteilung: Nachrichten aus der Verwaltung vom 21. Dezember 2021

(BVD/AÖV) Öffentlicher Verkehr: Start der Zweckmässigkeitsbeurteilung Köniz – Bern Süd

Am 20. Dezember 2021 hat die zuständige Behördendelegation den Startschuss für eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für die längerfristige Erschliessung des Korridors Köniz – Bern Süd mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) gegeben. Im Rahmen dieser Studie soll abgeklärt werden, wie der Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg durch den öffentlichen Verkehr längerfristig erschlossen werden soll. Anfang 2022 wird ein entsprechendes Mandat für die Planung öffentlich ausgeschrieben. Ausgangspunkt für die Zweckmässigkeitsbeurteilung sind zwei Planungen: Einerseits die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern der Regionalkonferenz Bern Mittelland von 2020. Diese sieht für die Erschliessung von Köniz entweder eine Tramlösung oder die Verlängerung des RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) vor. Andererseits die Zweckmässigkeitsbeurteilung Erschliessung Inselareal von 2021, welche als längerfristige Lösung ebenfalls eine Trammerschliessung oder eine Verlängerung des RBS vorschlägt. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ein wesentlicher Faktor, deshalb wird die Raumplanung eng einbezogen. Dies zeigt sich auch in der Zusammensetzung der Behördendelegation: Sie umfasst Regierungsrat Christoph Neuhaus und Regierungsrätin Evi Allemann sowie Vertreterinnen und Vertreter der Regionalkonferenz Bern Mittelland sowie der Gemeinden Bern, Köniz und Schwarzenburg.

Auskünfte:

Christian Aebi, Co-Leiter Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination,
031 633 37 19 (ab 13 Uhr)