

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-Doppelgelenkrolleybusse 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 Inselspitalareals 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)

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

Abo [Eine Metrolinie für Bern](#)

Anschubhilfe für eine U-Bahn zum Inselelspital 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.

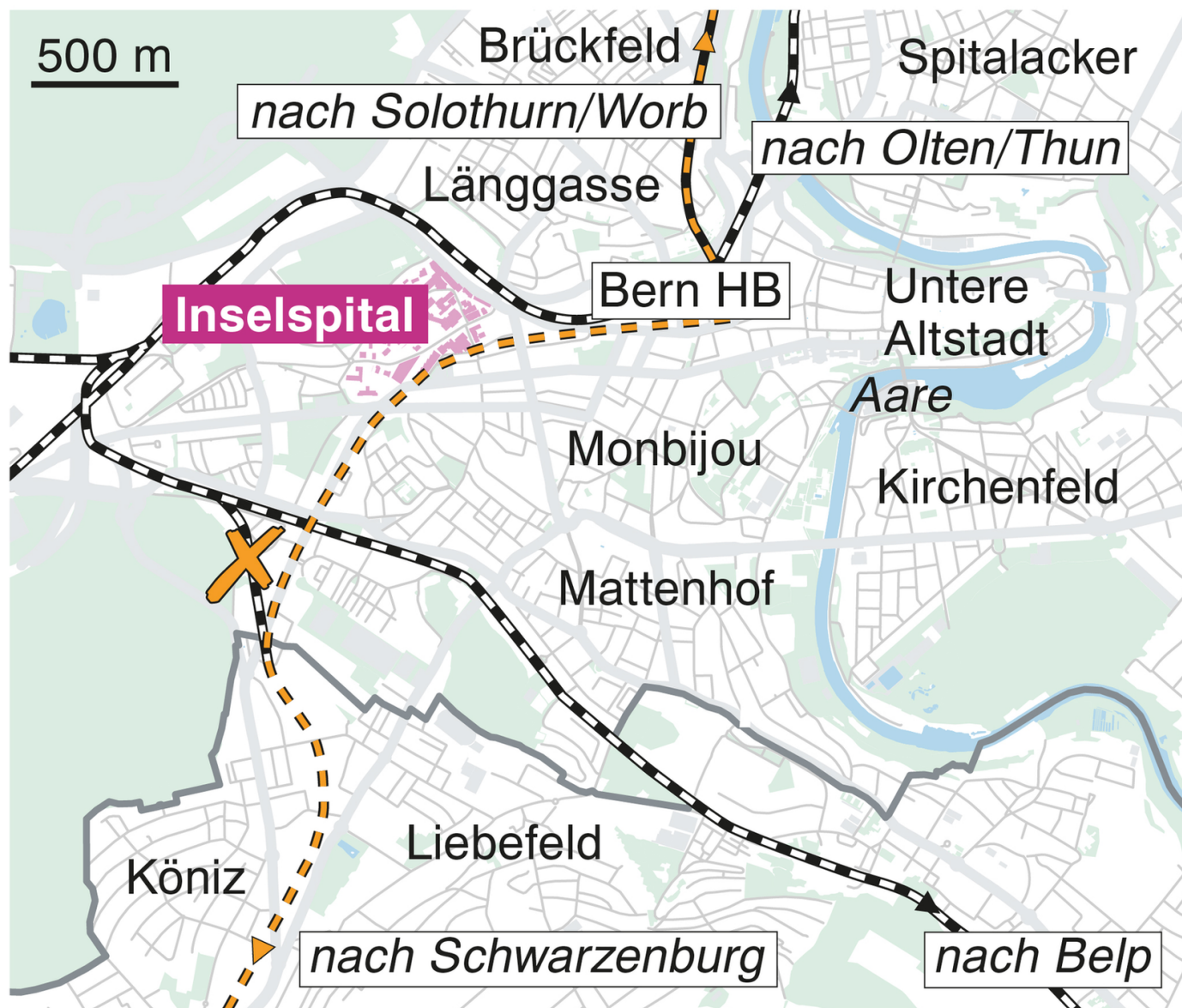
Foto: Valérie Chételat

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 Gemeindehaupter

Als Option steht eine solche Verlängerung der Schmalspurlinie der RBS nach Süden seit langem in den Planungspapieren. Neu ist, dass die Präsidien 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)