

1613 Motion (SP Köniz, Lüthi/Descombes) "Für eine rasch realisierbare Süd-Nord-Achse"
Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass die S6 auf den nächstmöglichen Fahrplanwechsel als Durchmesserlinie „Köniz – Liebefeld – Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ geführt wird. Bis zum notwendigen Infrastrukturausbau im ½-Studentakt und spätestens ab 2025 im ¼-Studentakt.

Begründung

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf ist der grösste und auch der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern. Auch der ESP Ausserholligen gehört zu den fünf Standorten der Premium-Kategorie des Kantons Bern.

Eine Süd-Nord-Achse „Köniz – Liebefeld – Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ verbindet Köniz nicht nur mit dem Hauptbahnhof Bern, sondern auch mit den wichtigsten Entwicklungsschwerpunkten in der Kernregion Bern.

Gute Umsteigemöglichkeiten bei den Stationen Europaplatz und Wankdorf entlasten nicht nur die Buslinie 10, sondern auch die Umsteigesituation beim Bahnhof Bern.

Die ZBM (Zweckmässigkeitsbeurteilung) Bern hat aufgezeigt, dass die Umsetzung dieser Variante folgende Vorteile hat: Tiefe Kosten bei hohem Nutzen-Kostenverhältnis; gute räumliche Erschliessung; etappierbare Lösung; konstant bleibende Barrierenschliesszeit wegen neuer Sicherungstechnik.

Eine Süd-Nord-Achse mit einem ¼-Studentakt ist mit der S-Bahn effektiv realisierbar und nicht erst eine Vision. Als Grobverteiler bietet sie in Kombination mit dem 10-er und 17-er Bus eine gute und finanziell tragbare öV-Erschliessung für Köniz.

Die Strecke Köniz – Fischermätteli muss für einen ¼-Studentakt nicht zwingend auf zwei Spuren ausgebaut werden. Die Strecke Fischermätteli – Bahnhof Bern muss jedoch ohnehin ausgebaut werden, unabhängig davon, ob Köniz mit einer Metro erschlossen wird oder nicht.

Auf der aktuellen S-Bahnstrecke können rasch erste spürbare Verbesserungen erzielt werden.

Eingereicht

14. März 2016

Unterschrieben von 16 Parlamentsmitgliedern

Ruedi Lüthi, Vanda Descombes, Christian Roth, Werner Thut, Hugo Staub, Annemarie Berlinger-Staub, Stephe Staub-Muheim, Christoph Salzmann, Markus Willi, Casimir von Arx, Erica Kobel-Itten, Bernhard Lauper, Thomas Frey, Stephan Rudolf, Andreas Lanz, Ueli Kropf

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung

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

2. Antwort des Gemeinderates

Da die Motion vorwiegend Fragen in kantonaler Planungshoheit aufwirft, wurde die vorliegende Antwort in Absprache mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr verfasst.

2.1 Rückblick

Das Angebot auf der S-Bahn-Linie Bern – Köniz – Schwarzenburg (S6) wurde in den letzten Jahren mehrmals zur Diskussion gestellt. Das Angebot wurde laufend verbessert sowohl bezüglich des Takts wie auch bezüglich der Anschlusssituation im Bahnhof Bern:

Aufgrund einer dringlichen Interpellation des Grünen Bündnis' im Parlament Köniz im Jahr 2003 „Köniz ohne Bahn 2000?“ wurde mit der 1. Teilergänzung der S-Bahn das Angebot der S-Bahn Bern – Schwarzenburg per Fahrplanwechsel Dezember 2008 angepasst. Seither verkehrt diese S-Bahn-Linie als S6 als isolierte Linie im Halbstundentakt und gewährleistet im Bahnhof Bern optimale Anschlüsse an den Fernverkehr. Die Änderung zum isolierten Betrieb führte aber dazu, dass eine Durchbindung über den Bahnhof Bern hinaus aufgegeben werden musste.

In einer Interpellation vom 9. Februar 2015 stellte die Parlamentariergruppe 3097 Liebefeld kritische Fragen zum „Viertelstundentakt der S6 in Köniz“. Die Fragen betrafen vor allem die nötigen Rahmenbedingungen für die Einführung des ¼-h-Taktes und zielten auf eine möglichst rasche Einführung dieser Taktverdichtung auf der S6. Die Interpellation wurde vom Gemeinderat dahingehend beantwortet, dass er sich für eine rasche Realisierung der Taktverdichtung einsetzen wird.

Weil auf der S-Bahn-Linie Bern – Schwarzenburg wegen der kurzen Perrons keine längeren Zugkompositionen eingesetzt und eine Taktverdichtung (¼-h-Takt) wegen der fehlenden baulichen und technischen Voraussetzungen (Überwerfung Ausserholligen, Ausbau Bahnhof Bern) nicht eingeführt werden kann, verkehren auf der Strecke Bern – Schwarzenburg seit 2014 die Doppelstockzüge MUTZ, um der stetig steigenden Nachfrage gerecht werden zu können.

2.2 Heutige Situation

Aufgrund der verschiedenen Optimierungen verkehrt die S6 von Bern nach Schwarzenburg heute als isolierte Linie ohne Durchbindung im Bahnhof Bern. Sie hat dadurch gute Anschlüsse an den Fernverkehr. Auch die Umsteigebeziehungen auf den Regionalverkehr und den städtischen ÖV sind gut. Mit einmaligem Umsteigen am Bahnhof Bern oder am Europaplatz können die regionalen Entwicklungsschwerpunkte sehr einfach erreicht werden. Insbesondere wird das Anliegen der Motion, den ESP Wankdorf bequem erreichen zu können, mit Umsteigen am Europaplatz auf die S3 erfüllt.

Das normalspurige S-Bahn-Netz ist als Durchmesser-System von ostseitigen und westseitigen Linien des Bahnhofs Bern konzipiert. Da ein Ungleichgewicht zwischen westseitigen und ostseitigen Bahnlinien besteht, ist es nicht möglich, alle westseitigen Linien durchzubinden. Es gilt zudem zu bedenken, dass bei Durchmesserlinien immer nur der eine Ast im Bahnhof Bern optimale Anschlussbedingungen auf den Fernverkehr aufweisen kann. Die beiden Anliegen „optimale Anschlüsse“ und „Durchbindung“ können deshalb auf den westseitigen Linien nicht gemeinsam erfüllt werden.

Ein weiterer Grund, weshalb die S6 nicht mit den heutigen S-Bahn-Linien Richtung Ostermündigen oder Zollikofen durchgebunden werden kann, sind die kurzen Perrons auf der Strecke nach Schwarzenburg. Etliche Haltestellen an der S6 weisen nur Perronlängen von 105 m auf und sind für die Doppel- und Dreifach-Kompositionen, wie sie auf den ostseitigen Linien eingesetzt werden, zu kurz. Der Ausbau der Perrons auf der Linie nach Schwarzenburg ist zu auf-

wändig sowie baulich und technisch teilweise nicht möglich. Die BLS setzt bei der S6 deshalb auf den Einsatz von Doppelstockzügen und mittelfristig auf die Verdichtung zu einem ¼-h-Takt.

Eine zusätzliche Linie ab Bahnhof Bern nach Wankdorf - Zollikofen oder Ostermündigen, die mit der S6 durchgebunden werden könnte, müsste im regionalen Angebotskonzept beantragt werden. Der nächstmögliche Termin für neue Anträge ist im Jahr 2020 für das Angebotskonzept 2022-25.

Gemäss der Stellungnahme des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr (AÖV) ist es eher unwahrscheinlich, dass auf der Ostseite des Bahnhofs Bern noch freie Kapazitäten für eine zusätzliche Linie vorhanden sind. Zudem würde die Verlängerung einen zusätzlichen Betriebsaufwand von mindestens einer Zugskomposition, resp. rund 30% Mehrkosten bedeuten. In einer Interessenabwägung würde der Mehrwert diesen Mehrkosten gegenübergestellt. Es ist davon auszugehen, dass dabei die bereits heute schlanken Anschlüsse, die mit einmaligem Umsteigen alle wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte und den Fernverkehr erreichbar machen, höher gewichtet werden als eine viel teurere Durchbindung. Bei einer Durchbindung müsste allenfalls sogar auf die schlanken Anschlüsse an den Fernverkehr verzichtet werden, was den vorstehend zitierten parlamentarischen Vorstössen widerspricht.

2.3 Planungsausblick

Im Planungsbericht der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vom 11. Dezember 2013 wird dargelegt, wie der Planungshorizont für die S6 aussieht. Dabei zeigt sich, dass der ¼-h-Takt Bern – Kőniz/Niederscherli erst mit der Fertigstellung der dazu nötigen Infrastrukturausbauten im Knoten Bern umgesetzt werden kann. Deshalb bleibt das Angebot der isolierten Linie im Halbstundentakt vorerst bestehen.

Der Standbericht Nr. 1 der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vom 22. Januar 2016 ordnet die verschiedenen noch umzusetzenden Massnahmen in einen Zeitplan bis 2025 ein. Die Verbesserung betreffend Taktverdichtung auf der S6 ist im Zielkonzept für den Zeithorizont nach 2025 enthalten. Die Umsetzung des Zielkonzepts kann allerdings nicht terminiert werden, da Abhängigkeiten von anderen Infrastrukturausbauten bestehen. Verbesserungen auf der S6 werden daher sicher erst nach 2025 umgesetzt werden können.

Der Antrag für eine zusätzliche Linie im Osten von Bern kann erst mit dem nächsten Angebotskonzept 2022-25 beantragt werden. Da dabei aber ziemlich sicher mit Abstrichen betreffend Anschlüssen an den Fernverkehr zu rechnen ist, sieht der Gemeinderat davon ab.

2.4 Fazit

Aufgrund der Rahmenbedingungen, der Steuerung der Entwicklung durch Dritte und der gegebenen Planungshorizonten ist es nicht möglich, die S6 im Bahnhof Bern Richtung Wankdorf kurzfristig durchzubinden. Frühestmöglich könnte das Begehren mit einem Antrag für das nächste Angebotskonzept 2022-25 in den Planungsprozess eingegeben werden. Wenn die heute optimalen Anschlüsse an den Fernverkehr beibehalten werden sollen, ist es sogar langfristig erst dann möglich, eine Durchbindung mit einem Ast im Osten von Bern und/oder den ¼-h-Takt zu erstellen, wenn die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen in Ausserholigen und im Bahnhof Bern realisiert sind.

Der Gemeinderat erachtet das Angebot auf der S6 den aktuellen Bedürfnissen entsprechend als angemessen. Mit der Forderung, die S6 mit einer ostseitigen Linie via Wankdorf zu verknüpfen, werden die Anschlüsse an den Fernverkehr aufs Spiel gesetzt. Dies gilt es zu verhindern, zumal das Anliegen der Motion durch das Umsteigen auf die S3 am Europaplatz oder im Hauptbahnhof möglich ist. Die Forderungen der Motion sind grossmehrheitlich erfüllt. Der Gemeinderat empfiehlt dem Parlament deshalb, den Vorstoss als erfüllt abzuschreiben.

Antrag bei Motion

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

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

Köniz, 10. August 2016

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Formelle Prüfung der Motion vom 7. April 2016
2. Dringliche Interpellation Grünes Bündnis betr. Köniz ohne Bahn 2000; 2003/2004

Köniz, 7. April 2016 rc

**1613 Motion (SP Köniz, Lüthi Descombes) "Für eine rasch realisierbare Süd-Nord-Achse"
Formelle Prüfung der Motion**

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

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

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

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, mit Nachdruck darauf hinzuwirken, dass die S6 auf den nächstmöglichen Fahrplanwechsel als Durchmesserlinie „Köniz – Liebefeld – Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ geführt wird. Bis zum notwendigen Infrastrukturausbau im ½-Stundentakt und spätestens ab 2025 im ¼-Stundentakt.

Die Motionäre wollen, dass der Gemeinderat auf eine rasch realisierbare Süd-Nord-Achse hinwirkt. 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



Sitzung des Grossen Gemeinderates vom

Beantwortung 0323

Dringliche Interpellation GB betr. Köniz ohne Bahn 2000?

Text der Interpellation

Mit dem Fahrplanwechsel am 12.12.2004 nimmt die Bahn 2000 ihren Betrieb auf. Im Hauptbahnhof Bern werden die Schnellzüge kurz vor der vollen und halben Stunden einfahren und kurz nach der vollen und halben Stunde abfahren. Damit sollen optimale Anschlüsse gewährleistet werden.

Für die S-Bahn-Linie Schwarzenburg - Bern wird dieses Prinzip nicht gelten. Gegenüber dem aktuellen Fahrplan ist keine Verschiebung vorgesehen, d.h. sie wird weiterhin um 06 und 36 im Bahnhof Bern ankommen, also genau dann, wenn die Schnellzüge in die anderen Städte soeben abgefahren sind. Es ist mit Wartezeiten von 25 bis 30 Minuten zu rechnen. Dies ist eine wesentliche Verschlechterung zum heutigen Zustand, wo die Umsteigezeiten auf die IC-Züge nach Zürich, Lausanne, Olten und Luzern zwischen 8 und 14 Minuten betragen. Dasselbe gilt für die Rückfahrt, wo die Abfahrtszeiten der S2 nach Schwarzenburg unverändert um 54 und 24 sein werden. Auch hier gilt: Die S2 ist immer gerade abgefahren, wenn die Schnellzüge einfahren.

Für die S3 von Belp über Wabern nach Bern ist der Fall ähnlich gelagert, die Ankunftszeiten werden 58 und 28 sein. Bei Umsteigezeiten von 6 Minuten sind auch hier die Anschlüsse nicht gewährleistet.

Die neue Fahrplangestaltung geht an Köniz vorbei. Das Könizer S-Bahn-System wird seine Attraktivität verlieren, gute Anschlüsse wird nur noch der Bus gewährleisten können. Für viele Pendler im oberen Gemeindegebiet wird die Situation unhaltbar werden, ein Umsteigen aufs Auto wird in vielen Fällen unumgänglich sein.

Ich bitte deshalb den Gemeinderat, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Ist sich der Gemeinderat der geplanten schlechten Anschlüsse und deren Konsequenzen bewusst?
2. Weshalb ist dieser für Köniz schlechte Fahrplanentwurf trotz Präsidium in der RVK entstanden?
3. Was hat der Gemeinderat bereits unternommen und was gedenkt er zu unternehmen, um die drohende Situation zu verbessern?
4. Kann nach Ansicht des Gemeinderates an der geplanten Fahrplansituation überhaupt noch etwas geändert werden?
5. Wird der Gemeinderat zusammen mit anderen betroffenen Gemeinden seinen Einfluss geltend machen, wenn das Geschäft im Oktober im Grossen Rat behandelt wird?

Begründung der Dringlichkeit

Die Dringlichkeit ist angezeigt, weil das Angebotskonzept voraussichtlich bereits im Oktober im Grossen Rat behandelt wird.

Eingereicht am 8. September 2003

Urs Maibach, Rita Haudenschild, Marlise Schörlin, Luc Mentha, Elisabeth Troxler, Hugo Staub, Regula Ochsner, Claudia Egli, Katrin Sedlmayer, Stephanie Staub, Ignaz Caminada, Valentin Lager, Ursula Wyss, Rolf Zwahlen, Lorenz Bussard, Ueli Salvisberg, Daniel Krebs, Christian Burren, Hans Moser, Niklaus Hofer, Markus Stähli, Beat Deuber, Stefan Lehmann, Judith Ackermann, Sandra Deutsch, Verena Rohrbach (26)

Antwort des Gemeinderates

Die S-Bahn-Bern 2005 ist ein Projekt des Kantons und der beteiligten Transportunternehmungen. Eine Begleitkommission, mit Vertreterinnen und Vertretern aus verschiedenen Organisationen und Verbänden, ist im Fahrplanprozess integriert. Die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) sowie die Gemeinden sind bei der Erarbeitung der Fahrpläne nicht beteiligt. Erst wenn konkrete und machbare Fahrplanvorschläge auf dem Tisch sind, wird durch das Amt für öffentlichen Verkehr die entsprechende Vernehmlassung ausgelöst. Diese wird, für die in der Interpellation angesprochene Fahrplangestaltung 2005, unter Federführung der RVK 4 (Bern-Mittelland) im letzten Quartal 2003 bis zum ersten Quartal 2004 bei den Gemeinden und in der Öffentlichkeit stattfinden. Die Eingaben werden dann zu Hd. der RVK wieder dem Kanton zugestellt. Der definitive Fahrplan wird durch das Amt für öffentlichen Verkehr verabschiedet.

Gemäss dem beschriebenen Fahrplanverfahren können die in der Interpellation aufgeführten Informationen nur von Personen stammen, welche in der Begleitkommission Einsitz haben. Es ist nicht üblich, dass sich die verschiedenen Gremien (Gemeinderat, RVK usw.) mit Geschäften auseinandersetzen, bevor sie nicht offiziell begrüsst wurden. In diesem Zusammenhang ist anzufügen, dass das Fahrplanverfahren nichts mit dem Angebotskonzept zu tun hat. Dieses wird übrigens im Oktober 2003 vom Regierungsrat, und voraussichtlich in der Februarsession 04 vom Grossen Rat behandelt. Das Angebotskonzept ist ein übergeordnetes Planungs- und Controllinginstrument der RVK 4, welches sich mit Korridor-, Netz- und Grundtaktfragen auseinandersetzt.

Zur Frage 1:

Auf die offenen Fragen rund um die Ein- und Ausfahrtskapazitäten im Bahnhof Bern wurde bereits mehrmals hingewiesen. Wie zu Beginn der neuen Konzeption gefahren werden kann, hängt stark von der zeitgerechten Realisierung der laufenden Investitionen im Doppelspur-Bypassabschnitt ab. Wie sich diese jedoch im Detail auswirken, wird für die RVK und die Gemeinden erst im November 2003 offiziell bekannt.

Zur Frage 2:

Auch in der RVK wird Stufengerecht gearbeitet. Es ist kaum die Aufgabe des RVK Präsidenten, Fahrpläne auszuhecken. Das Verfahren ist durch einen genauen Ablauf definiert, die RVK wird zum gegebenen Zeitpunkt in den Prozess eingebunden.

Zur Frage 3:

Selbstverständlich wird der Gemeinderat alles unternehmen, um für Köniz eine gute Situation zu erwirken. Es ist davon auszugehen, dass die Projektleitung nicht mit Absicht schlechte Umsteigebeziehungen im Bahnhof Bern herstellen. Wie schon länger bekannt ist, setzt die Infrastruktur der Zu- und Wegfahrstrecken des Bahnhofs Bern mindestens für einige Zeit gewisse Systemgrenzen.

Zur Frage 4:

Da zur Zeit weder der RVK noch dem Gemeinderat die notwendigen Unterlagen zur Verfügung stehen, kann inhaltlich auf diese Frage nicht eingetreten werden.

Zur Frage 5:

Im Rahmen der Vernehmlassung zur Fahrplangestaltung wird der Gemeinderat zum gegebenen Zeitpunkt selbstverständlich aktiv. Die Koordination der Gemeinden geschieht in der RVK. Wie bereits erwähnt, hat das Angebotskonzept nichts mit der effektiven Fahrplangestaltung 2005 zu tun, es sind separate Prozesse. Stark vereinfacht kann gesagt werden: Das Angebotskonzept beschreibt was gemacht werden soll und der Fahrplan legt fest, wie der öffentliche Verkehr dann tatsächlich fahren wird.