

1423 Postulat (Mittefraktion CVP, EVP, GLP) "Zukunft Buslinie 10"

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Bericht des Gemeinderats

Das Postulat wurde am 27. April 2015 vom Parlament erheblich erklärt.

1. Ausgangslage

Die Erarbeitung von Planungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr den Regionalkonferenzen übertragen. Die Gemeinden haben diesbezüglich keine Kompetenzen und können sich über die Einsitznahme in den Projektgremien für ihre Anliegen einsetzen.

Infolge der Ablehnung des Projekts „Tram Region Bern“ hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 die Linie 10 analysieren und Übergangsmassnahmen zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe erarbeiten lassen.

Die RKBM hat zu diesem Zweck im Frühjahr 2015 einen Auftrag an eine Planungsgemeinschaft vergeben. Der Auftrag hatte folgende Zielsetzung:

- Die Projektskizze fokussiert auf Übergangsmassnahmen, welche in das Regionale Angebotskonzept 2018–2021 aufgenommen und ohne grössere Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden können. Für das nachfolgende Regionale Angebotskonzept 2022–2025 ist die Weiterentwicklung aufzuzeigen. Dabei ist auf die Kompatibilität mit langfristigen Massnahmen zu achten.
- Ziel ist, aus fachlicher Sicht eine Bestvariante zur Bewältigung der Nachfrage auf der Linie 10 mit Bussen bis etwa zum Jahr 2025 unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit zu bestimmen. Insbesondere sind die Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Einsatz von Doppelgelenk(trolley)bussen aus technischer und verkehrlicher Sicht zu klären.

Während der Analyse war der Ausgang der erneuten Volksabstimmung zum Tram in Ostermundigen noch nicht bekannt. Deshalb hat die Kommission Verkehr der RKBM beschlossen, die öffentliche Mitwirkung zur Studie auf Kurzfristmassnahmen in der Angebotsperiode 2018-21 zu begrenzen. Da die Beschaffung von Doppelgelenkbussen für die Periode 2018-21 nicht realisiert werden kann, wurden diese Varianten im Schlussbericht nicht erwähnt. Die öffentliche Mitwirkung zu den kurzfristigen Übergangsmassnahmen hat im Februar/März 2016 stattgefunden. Diese beinhalten vor allem betriebliche Anpassungen und ein vorzeitiges Wenden jedes zweiten Kurses in den Hauptverkehrszeiten im Bereich der Haltestelle Schloss.

Die Arbeit für mittelfristige Lösungen auf der Linie 10 wurde vor diesem Hintergrund sistiert. Sie wird im Verlauf dieses Jahres wieder aufgenommen, mit einem Schlussbericht für die Mitwirkung kann Ende 2017 gerechnet werden.

2. Flankierende politische Vorstösse auf Gemeinde- und Kantonebene

Am 23. Mai 2016 wurde die Motion „Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern“ vom Parlament als Richtlinienmotion erheblich erklärt. Diese Anliegen decken sich zu grossen Teilen mit jenen im vorliegenden Postulat „Zukunft Buslinie 10“. Beide fordern einen Bericht über ein mittelfristig umsetzbares Verkehrskonzept zur Kapazitätserhöhung. Beide machen auf die Interessen der anderen Verkehrsträger aufmerksam und fordern die Prüfung von Doppelgelenkbussen. Die Erfüllung der Richtlinienmotion ist per Mai 2018 terminiert.

Weiter sind im Juni und September 2016 zwei parlamentarische Vorstösse zur Linie 10 im Grossen Rat des Kantons eingereicht und in der Novembersession 2016 vom Regierungsrat beantwortet worden.

1. Motion „Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern“
2. Motion „ÖV-Kapazitätsproblem im Raum Bern-Süd-Köniz mittelfristig lösen“

2.1 Motion „Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern“

Die Motion fordert eine Überarbeitung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB, 2008) aufgrund der gescheiterten Abstimmung über das Projekt Tram Region Bern.

In der Antwort des Regierungsrats wird erläutert, dass die Variante S+T (Ausbau S-Bahn und Umstellung der Linie 10 auf Tram) aus der ZMB 2008 nach wie vor als Bestvariante beurteilt wird. Aufgrund der negativen Volksabstimmung in Köniz wird nun seitens des Kantons lediglich noch die Umsetzung des Variantenbereichs „S“ vorangetrieben. Um die angestrebte Angebotsverdichtung auf den 15-Min-Takt auf der S-Bahnlinie Bern – Köniz – Schwarzenburg (Niederscherli) erreichen zu können, sind der Doppelspurausbau Waldegg – Köniz, Teile des Ausbaus Bahnhof Bern und das Entflechtungsbauwerk Holligen infrastrukturseitig wichtige Voraussetzungen. Vorgesehen ist auch eine neue Haltestelle Waldegg unmittelbar beim Zentrum Vidmar.

Noch offen ist gemäss der Antwort des Regierungsrates die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 für den ÖV wie auch den MIV erhöht werden können. Dabei sind 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 2008 aufgezeigte Variante M stellt aus Sicht des Regierungsrates allerdings keine valable Lösung mehr dar, weil diese die gleichen Haltepunkte 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.

2.2 Motion „ÖV-Kapazitätsproblem im Raum Bern-Süd-Köniz mittelfristig lösen“

Die Motion fordert einen Bericht über kostengünstige und mittelfristig realisierbare Alternativen und Varianten zum Projekt Tram Region Bern und für die Linie 10 Lösungen mit Grossbussen und Zusatzbussen in Spitzenzeiten.

In der Antwort des Regierungsrats wird erklärt, dass ein diesbezüglicher Bericht begrüsst wird. Die Federführung liege jedoch bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Regierungsrat wird eine solche Studie durch das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr unterstützen und fachlich begleiten lassen. Zudem wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die beim Bund reservierten Mittel auch tatsächlich reserviert bleiben.

3. Weiteres Vorgehen

Die RKBM wird im Verlauf des Jahres 2017, mit allen involvierten Partnern, eine Studie für die Umsetzung mittelfristiger Lösungen erarbeiten. Losgelöst von der bestehenden Infrastruktur werden Varianten für die Linie 10 bis ins Jahr 2030 auf dem Ast Köniz aufgezeigt. Dazu gehört

auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen mit den entsprechenden Kosten. In einem nächsten Schritt soll dann die langfristige Feinerschliessung eruiert werden.

Die Resultate aus der geplanten Studie werden in die Beantwortung der Motion „Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern“ einfließen. Diese Motion wird im Mai 2018 beantwortet.

4. Fazit

Das vorliegende Postulat ist mit dem Bericht „Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen, Angebotskonzept 2018–2021“ nur teilweise erfüllt. Der mittelfristige Ausblick, insbesondere die Thematik zu den Doppelgelenkbussen, fehlt. Wie im Kapitel 3 zum weiteren Vorgehen dargelegt, werden die mittelfristigen Optionen im Verlauf 2017 erarbeitet. Mit der Motion „Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern“, welche am 23. Mai 2016 erheblich erklärt wurde, werden ähnliche Fragen aufgeworfen. Die Motion wird im Mai 2018 beantwortet. Zu diesem Zeitpunkt wird die Erarbeitung des Berichts über die mittelfristigen Massnahmen vorliegen und dem Parlament unterbreitet.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat dem Parlament, das Postulat „Zukunft Buslinie 10“ abzuschreiben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 19. April 2017

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Vorstosstext und Antwort des Gemeinderates vom 27. April 2015

1423 Postulat (Mittefraktion CVP, EVP, GLP) "Zukunft Buslinie 10"

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird aufgefordert zu prüfen, ob der Einsatz von Trolleybussen mit Doppelgelenken ein Ersatz für die heutigen Busse sein könnte. Dabei ist das Konzept mit der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen abzusprechen. Auch moderne Systeme ohne Fahrleitung - oder teilweise ohne Fahrleitung - sind einzubeziehen.

Begründung

Nachdem das Tramprojekt durch das Volk abgelehnt wurde, stellt sich die Frage, wie die Verkehrsprobleme auf andere Art und Weise gelöst werden können. Dabei gibt es sehr langfristige Optionen, welche insbesondere die Bahnlinie betreffen. Der Ausbau der BLS-Linie oder eine Verlängerung der RBS Richtung Schwarzenburg könnten erneut betrachtet werden. Der RBS wird bis dann einen neuen unterirdischen Bahnhof haben, der eine Verlängerung Richtung Inselfeld ermöglicht. Solche Projekte haben aber einen Realisierungs-Horizont 2030, resp. eher 2035 und lösen nur einen Teil der Probleme. D.h., bis dann müssen mittelfristige Lösungen geprüft und realisiert werden. Dabei drängt sich eine Trolleybus-Lösung auf. Moderne Doppelgelenkbusse haben eine hohe Transportkapazität, ein grosses Beschleunigungsvermögen, sind stark am Berg, leise und emissionsfrei. Das System ist erprobt und in vielen Städten im Einsatz. Ein Nachteil ist die Fahrleitung, die aus zwei Drähten besteht. Insbesondere auf grossen Kreuzungen, wo sich andere Trolleybus- und Tramlinien kreuzen, kann ein recht unansehnliches Gehänge entstehen. Aber auch auf städtebaulich interessanten Plätzen oder Strassenabschnitten kann die Fahrleitung stören.

Heute sind auf dem Markt bereits mehrere Systeme erhältlich, bei welchen kürzere oder längere Stücke ohne Fahrleitung elektrisch überwunden werden können. Dies entschärft die Nachteile erheblich. Hier in Köniz müssten diese Systeme evaluiert werden.

Der Gemeinderat soll deshalb einen Bericht an das Parlament verfassen, worin eine solche Lösung mit Kosten und Realisierungsterminen entworfen wird. Dabei müssen auch die Vor- und Nachteile einer Durchbindung nach Ostermundigen, die Beeinflussung des Individualverkehrs und die Auswirkungen auf den Veloverkehr Teil des Berichts sein.

Eingereicht

8. Dezember 2014

Unterschrieben von 8 Parlamentsmitgliedern

Toni Eder, Hermann Gysel, Barbara Thür, Thomas Marti, Bernhard Zaugg, Casimir von Arx, Jan Remund, Hanspeter Kohler

Antwort des Gemeinderates

Nach der Ablehnung der Kreditvorlage für die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb in der Volksabstimmung vom 28. September 2014 hat sich der Gemeinderat intensiv mit den Fragen rund um die künftige Verkehrsplanung im Raum Köniz/Liebefeld/Schliern befasst. Am 5. Februar 2015 wurde die Öffentlichkeit mit einer Medienmitteilung über die Resultate orientiert (Beilage). Daraus kann entnommen werden, dass die im Postulat formulierten Anliegen vom Gemeinderat aufgenommen und bei der federführenden Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) zur Prüfung eingereicht wurden.

Der RKBM wurde beantragt, für den mittleren Zeithorizont (Kantonales Angebotskonzept 2022-25) den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und der Ermittlung der Kosten zu prüfen. Dabei sollen auch neue Systeme evaluiert und in die Überlegungen einbezogen werden. Wie der bereits erwähnten Medienmitteilung ebenfalls zu entnehmen ist, sollen auch die Aufteilung der Linie 10 in einen Ast Köniz und einen Ast Ostermundigen sowie alternative Durchmesserlinien geprüft werden.

Ob Ein- oder Doppelgelenkbusse, Aufteilung oder alternative Linienführungen oder Verknüpfungen der Buslinie 10: eine Lösung kann nur dann realisiert werden, wenn alle betroffenen Partner wie der Kanton, die Region, die Stadt Bern und die Transportunternehmung diese mittragen und unterstützen. Daher liegt die Koordination der Planungsarbeit unter engem Beizug der genannten Partner bei der RKBM. Der Planungsprozess wird entsprechend einige Zeit in Anspruch nehmen. Zur Konsolidierung des Konzeptes wird anschliessend auch eine öffentliche Mitwirkung stattfinden. Sieht das Konzept grössere Veränderungen wie eine geänderte Linienführung oder ein neues Transportmittel (z.B. Doppelgelenkbusse) auf der Linie 10 vor, wird dieses voraussichtlich 2020 ins kantonale Angebotskonzept (Periode 2022-25) integriert und damit frühestens ab 2022 umgesetzt werden können.

Die Forderung des Postulates, wonach der Gemeinderat den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 selber evaluieren und dem Parlament in einem Bericht darlegen soll, erachtet der Gemeinderat aufgrund der vorstehenden Erwägungen als nicht zielführend. Wie dargelegt, hat der Gemeinderat die Anliegen des Postulates nach einem Prüfbericht für Doppelgelenkbusse aufgenommen und bei der dafür federführenden RKBM eingereicht. Die RKBM wird in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden den Bericht erarbeiten und zur gegebenen Zeit auch zur öffentlichen Mitwirkung bringen. Der Gemeinderat schlägt daher vor, das Postulat erheblich zu erklären und abzuschreiben.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Postulat wird erheblich erklärt.
2. Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 11. März 2015

Der Gemeinderat

Beilagen

- Medienmitteilung vom 5. Februar 2015 „Gemeinderat beschliesst Eckwerte für die Verkehrsplanung“

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 Barrierschliesszeiten, 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.

Auskunftsperson

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