

Motion Grüne, GLP-EVP-CVP

Variantenprüfung Tramlinienverlängerung 9

Der Gemeinderat wird beauftragt, vor der öffentlichen Auflage des Bauprojektes für die Tramlinienverlängerung 9, welche das Könizer Stimmvolk am 28. Oktober 2014 deutlich angenommen hat, eine Gegenüberstellung weiterer Varianten mit einer Auflistung von Vor- und Nachteilen so wie der Darstellung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses durch unabhängige Fachleute auszuarbeiten. Die Prüfung hat in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kehrsatz und mit dem Kanton Bern zu erfolgen und berücksichtigt die Eingabefristen des Agglomerationsprogramms des Kantons Bern. Es sollen mindestens folgende Varianten geprüft werden:

- Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kehrsatz Bahnhof bei gleichzeitigem Verzicht auf einen zusätzlichen S-Bahnhof in Kleinwabern
- Verlängerung der Tramlinie 9 bis ins Gebiet Kehrsatz Nord / Breitenacker bei gleichzeitigem Verzicht auf einen zusätzlichen S-Bahnhof in Kleinwabern
- Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern mit Endwendeschleufe an der Seftigenstrasse unmittelbar nach dem Kreisel Lindenweg mit und ohne Verzicht auf einen zusätzlichen S-Bahnhof in Kleinwabern
- Betriebswendeschleufe am heutigen Standort Wabern anstatt im Sandrain

Begründung

Anders als bei der Vorlage zur Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb lag der Vorlage für die Tramlinienverlängerung 9 ein Bauprojekt in reduzierter Bearbeitungstiefe vor. Dementsprechend weist das Projekt einerseits noch Risiken auf, die eine Realisierung gefährden können und enthält andererseits ernst zu nehmende Schwachstellen beim Kosten-Nutzenverhältnis. Es besteht jetzt noch ein Zeitfenster, um diese Risiken und Schwachstellen zu eliminieren.

Primär geht es um folgende Elemente:

- Die Finanzierung des Bundes für die Tramverlängerung 9 ist nicht gesichert.
- Die Überbauung des Balsigerguts ist zurzeit nicht gesichert, da die Verhandlungen mit der Grundeigentümerin noch nicht abgeschlossen sind.
- Die Realisierung des S-Bahnhofs "Kleinwabern" erfolgt im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau zwischen Wabern und Kehrsatz und dies voraussichtlich erst gegen das Jahr 2030. Zudem bewirkt der S-Bahnhof "Kleinwabern" eine hohe Dichte von Haltestellen zwischen Wabern und Kehrsatz, was zu unerwünschten längeren Reisezeiten führt. Eine Tramvariante mit (vorerst) einem Verzicht auf die sehr teure S-Bahn-Haltestelle "Kleinwabern" wäre wesentlich kostengünstiger.
- Aufgrund der archäologisch bedeutsamen Fundstelle beim Balsigergut im Bereich der geplanten Wendeschleufe „Kleinwabern“ wird von Zusatzkosten bis zu CHF 9 Mio ausgegangen. Bei einer Verlängerung der Tramlinie 9 auf der Seftigenstrasse bis Kehrsatz oder Kehrsatz-Nord / Breitenacker könnten diese Zusatzkosten eingespart werden und die zusätzlichen Kosten der Verlängerung Richtung Kehrsatz (teilweise) aufwiegen.

Für die Verlängerung der Tramlinie 9 hat das Stimmvolk ein klares Zeichen für die öV-Erschliessung des Gebietes Kleinwabern gesetzt. Dies gilt es umzusetzen, auch für den Fall, dass eines der oben erwähnten, kritischen Elemente eine Realisierung blockieren sollte. Zudem enthalten die oben skizzierten Varianten mit besserer Nutzung bestehender Infrastrukturen und der Einbezug der Gemeinde Kehrsatz ein Optimierungspotenzial, welches im Sinne des Volkswillens diese zusätzliche Variantenstudie rechtfertigt.

Mittelhäusern, 08.12.2014

[Handwritten signatures]
 E. Ad

[Handwritten signatures]
 B. J. - 11

[Handwritten signatures]
 M. G. J. - 11

Iris Widmer (Grüne)

Motion: Ein ligataugliches Sportfeld im OZK

Der Gemeinderat wird aufgefordert, die Machbarkeit eines ligatauglichen Fussballfeldes gemäss der Norm des SFV (ab 64x100m) im Oberstufenzentrum (OZK) – oder an einer anderen gut erschlossenen, zentralen Lage – zu prüfen sowie den finanziellen Bedarf aufzuzeigen. Dabei sind Varianten mit und ohne Tribüne zu prüfen.

Begründung

In Köniz gibt es zu wenige Fussballplätze. Dies zeigt das Bewegungs- und Sportanlagekonzept der Gemeinde Köniz klar auf. Insbesondere mangelt es an ligatauglichen Spielfeldern (Ligataugliches Fussballfeld gem. Definition SFV: Richtlinien für die Erstellung von Fussballanlagen {Ausgabe 2014}, Art. 4 {Masse der Spielfelder für Verbandsspiele):

- die kleinste funktionierende Fussballsportanlage {...} mind. 100x64m {plus 3m Sicherheitsabstand auf jeder Seite}).

Eine sinnvolle Möglichkeit, um dieses Manko zu reduzieren, könnte darin bestehen, den Sportplatz im Oberstufenzentrum (OZK) in ein ligataugliches Spielfeld gemäss SFV umzubauen. Der Standort beim Schloss Köniz würde viele Vorteile bieten: Der Ort ist in der Bevölkerung bekannt und verankert; er ist optimal mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar und es stehen zahlreiche Parkplätze zu Verfügung. Obwohl mitten in Köniz, würden aufgrund der Lage (neben Schloss/Friedhof und Landwirtschaft) die Anwohner wenig gestört.

Schliern, 5.12.2014

[Handwritten signatures and names in blue ink, including:]
 E. Ad B. W. M. ...
 Casimir von Auz ...
 B. J. ...
 H. Appal ...
 A. Lang ...
 ll. Rott ...

Postulat „Zukunft Buslinie 10“ (Mittefraktion CVP, EVP, glp)

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 Inselspital 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

T. Edel
 H. Gysch
 B. Zwi
 Th. Nubi
 B. Zeng
 Carium von Ark



