

1609
Dringlichkeit ge-
währt

Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof–Schliern

1. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM, für die Erstellung eines Berichts über ein mittelfristig umsetzbares Verkehrskonzept zur Kapazitätserhöhung entlang der Strecke Bern Bahnhof–Schliern ein. Das Verkehrskonzept berücksichtigt angemessen die Interessen von ÖV, MIV und Langsamverkehr. Insbesondere in Bezug auf die Sicherheit ist das Konzept velo- und fussverkehrsfreundlich ausgestaltet. ÖV-seitig beinhaltet es Doppelgelenkbusse.
2. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen für eine anschliessende Umsetzung einer solchen Verkehrslösung im Rahmen des Angebotskonzepts 2022–2025 intakt bleiben. Dabei gilt sein besonderes Augenmerk der Sicherung der Bundesgelder, die aus dem Projekt Tram Region Bern für den Könizer Ast reserviert sind.

Begründung

Aufgrund des zu erwartenden Zuwachses an Wohn- und Arbeitsplätzen vornehmlich im Raum Liebefeld wird die Kapazität auf Teilen der Strecke Bern Bahnhof–Schliern nach Einschätzung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ungefähr ab 2020 knapp – dies auch unter Berücksichtigung der im Angebotskonzept 2018–2021 vorgesehenen Verdichtungskurse. Das Projekt Tram Region Bern, welches zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Strecke Ostermundigen–Bern Bahnhof–Schliern geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt. Als verkehrstechnisch zweckmässige und vermutlich mehrheitsfähige Lösung bleibt somit mittelfristig nur der Einsatz grösserer Busse. Die vorliegende Motion lässt offen, ob die Busse künftig nur bis zum Bahnhof Bern verkehren sollen oder ob sie auch einen anderen Ast wie heute Bern–Ostermundigen erschliessen. Um die in Vergangenheit geäusserte Kritik an Doppelgelenkbussen zu würdigen, muss der Einsatz dieser Busse so ausgestaltet sein, dass auch Sicherheit und Attraktivität für den Velo- und den Fussverkehr gewährleistet sind. Dabei soll insbesondere das Potenzial der Sicherheitstechnik moderner Busse genutzt werden.

Damit die Möglichkeit offengehalten wird, das Verkehrskonzept terminlich auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umzusetzen, muss die Studie bis Ende 2016 erstellt und dem UVEK in geeigneter Form zur Kenntnis gebracht werden. Nach Ablauf dieser Frist droht der Verlust eingestellter Bundesgelder. Der Gemeinderat soll in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Kanton alles daransetzen, dass die beim Bund für den Könizer Ast des Projekts Tram Region Bern reservierten Mittel von maximal 31.27 Mio. CHF (Massnahme 351.014) für die Umsetzung des beschriebenen Verkehrskonzepts reserviert bleiben. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass die Trägerschaft von Tram Region Bern, also der Kanton, nicht auf diese Gelder verzichtet.

Begründung der Dringlichkeit

Bis Ende 2016 müssen die Agglomerationsprogramme der dritten Generation beim Bund eingereicht werden. Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der ersten oder der zweiten Generation, deren Umsetzung bis Ende 2016 nicht absehbar ist, können dem Kanton bei der Beurteilung seines Agglomerationsprogramms der dritten Generation finanziell zum Nachteil gereichen. Es ist daher wichtig, dass bis Ende 2016 ein Weg für die Verkehrslösung auf dem Könizer Ast aufgezeigt werden kann, um die Bundesgelder zu sichern. Den soeben veröffentlichten Berichten zum Angebotskonzept 2018–2021 ist zudem zu entnehmen, dass die entsprechenden Arbeiten von Behördenseite noch nicht an die Hand genommen wurden, dass diese aber rasch in Angriff zu nehmen seien, wenn sie auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin sollen umgesetzt werden können.

Köniz, März 2016



Erstunterzeichner
Casimir von Arx





Zweitunterzeichner
Thomas Frey





