

## Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 112-2016  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.570

Eingereicht am: 01.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Studer (Niederscherli, SVP) (Sprecher/in)  
Haudenschild (Spiegel, Grüne)  
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)

Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein  
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: vom  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat:



### Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern aus dem Jahr 2008, insbesondere das Teilprojekt ZMB Bern Süd, an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids in der Gemeinde Köniz von 2014 gegen eine Tramlösung auf der Linie 10 sind im Rahmen einer Aktualisierung der ZMB insbesondere auch Verkehrslösungen ohne Tramlinie auf dem südlichen Ast der Linie 10 zu prüfen. Die Arbeiten sind mit der strategischen Entwicklungsplanung (STEP) des Bundes abzustimmen.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse der aktualisierten ZMB Bern Bericht zu erstatten.

#### Begründung:

Im Herbst 2014 hat die Könizer Stimmbevölkerung dem Vorhaben, die Linie 10 zwischen Eigerplatz und Köniz/Schliern von Bus- auf Trambetrieb umzustellen, eine klare Absage erteilt. Die Schaffung zusätzlicher ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Süd/Köniz ist aber dringender denn je. Dies belegen die Zahlen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Raum Köniz, welche die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Mitwirkungsbericht vom Februar 2016 zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 veröffentlicht hat. Die RKBM rechnet gemäss aktuellen Planungen auf dem Ast Köniz bis ins Jahr 2020 mit rund 1000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Als Folge davon erwartet die RKBM auf der

Linie 10 bis 2021 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 25 Prozent in den Hauptverkehrszeiten. Damit verschärfen sich die Kapazitätsengpässe und die betrieblichen Probleme durch überlastete Kurse massiv. Die RKBM kommt zum Schluss, dass vor allem auf dem Ast Köniz der Linie 10 Massnahmen dringend nötig sind und zusätzliche Systemkapazitäten oder signifikante Entlastungen für die Linie 10 notwendig sind. Denn auch nach 2020 wird die Nachfrage auf dem Könizer Ast zunehmen, namentlich wegen der neuen Bundesarbeitsplätze im Liebefeld.

Im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei kann es sich aber lediglich um eine Übergangsmassnahme handeln. Nach wie vor ist eine Lösung gesucht, die im Raum Bern Süd/Köniz mittel- und langfristig markant mehr ÖV-Kapazitäten schafft.

Nach Ansicht der Motionäre muss als Basis für eine solche Lösung die ZMB Bern, insbesondere das Teilprojekt Bern Süd, aktualisiert werden. Da sich in den letzten Jahren verschiedene Rahmenbedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbürger zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Tramlinie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhaltete und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungsrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

#### Verteiler

- Wählen Sie ein Element aus
- Grosser Rat