



Protokoll offene Plattform IG-VK 16. April 2015

Verkehr in Köniz - wie weiter?

Datum: Donnerstag, 16. April 2015
Beginn: 19.00 Uhr
Ende: 21.45 Uhr
Ort: Besprechungszimmer 1. Stock, BEKB, Bläuackerplatz, Köniz

Die IG-VK hat als unabhängige Organisation die Initiative ergriffen, in Sachen Verkehr in Köniz eine offene Plattform anzubieten. Das Ziel der Besprechung war eine erste Erfassung und ein Zusammentragen der Bedürfnisse aus der Sicht verschiedener interessierter Organisationen aus dem Gemeindegebiet von Köniz.

Die Einladung erfolgte an die Präsidien aller politischen im Parlament von Köniz vertretenen Parteien, an alle Leiste und alle Ortsvereine in der Gemeinde Köniz.

Gemäss Präsenzliste haben sich folgende aufgeführten Personen aus den entsprechenden Organisationen zur offenen Plattform eingefunden.

IG-VK	Schneiter Thomas (Leitung) Jungi Jürg Pauli Daniel
Privatpersonen	Roduner Andreas (Referent) Ochsenbein Heinz Gasser Jürg
Verein Neuhausplatz	Künzi Marianne
IG Wangental	Jakab Istvan
Buchsee-Landorf-Leist	Staub-Muheim Stephanie Staub Erich
Ortsverein Oberscherli	Isenschmid Lorenz
BDP Köniz	Frey Thomas (Protokollführer) Guéra Philippe Kropf Hansueli
glp Köniz	von Arx Casimir Marti Thomas
Grüne Köniz	Rickli Mathias
SP Köniz	Salzmann Christoph Staub Hugo Descombes Vanda



Thomas Schneiter, Präsident der IG-VK, begrüsst die Teilnehmer und orientiert über Ziel und Zweck der heutigen Plattform.

Es geht darum, die Bedürfnisse zum Thema Verkehr in Köniz aus der Sicht ortsansässiger Organisationen unvoreingenommen und wertungsfrei zusammenzutragen. Sie sollen sodann dem **Gemeinderat von Köniz** sowie der **Regionalkonferenz Bern-Mittelland** zur Info und Weiterverarbeitung zugestellt werden.

Zur Einstimmung auf das Thema und als Idee einer möglichen Variante zur abgelehnten Tram-Lösung auf der Linie 10 präsentiert Andreas Roduner, pensionierter Verkehrsingenieur und -planer ein Konzept für Sofort- und Mittelfristmassnahmen wie z.B. Zusatzbusse oder den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10. Andreas Roduner hält ausdrücklich fest, dass er eine neue Zweckmässigkeitsbeurteilung für den Gesamtverkehr (ZMB) im betroffenen Gebiet unter den neu definierten Bedürfnissen als unumgänglich betrachtet.

Nach der Präsentation werden in einer freien Diskussions- und Fragerunde Ideen und das Konzept „Roduner“ erörtert. Die Anwesenden erkennen in diesem Konzept eine mögliche Variante, mit für den Moment nicht näher besprochenen und gewerteten Vor- und Nachteilen für eine Verkehrslösung auf der Linie 10 bzw. für den öffentlichen Verkehr (ÖV) in Köniz.

In einem zweiten Teil geht es darum, Bedürfnisse zum Thema Verkehr in Köniz aus der Sicht der Anwesenden im Sinne einer Ideen-Liste (Auslegeordnung) zusammenzutragen, dies ohne Priorisierung und ohne Gewichtung oder Bewertung.

Es wird im Protokoll auf ausdrücklichen Wunsch der Anwesenden darauf verzichtet, die einzelnen Voten und Bedürfnisse bestimmten Organisationen oder Personen zuzuordnen.

- Neben einem Konzept für den ÖV braucht es auch eines für die Teilbereiche motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr, um daraus das Gesamtverkehrskonzept für die Gemeinde Köniz zusammenzustellen. Wie viel Platz den verschiedenen Verkehrsträgern zugeteilt wird, ist in einem transparenten, korrekten politischen Prozess festzulegen.
- Es braucht Raum für neue Lösungsansätze. Es ist ein gleichwertiges Miteinander und Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger sicherzustellen. Es darf nicht sein, dass die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden.
- Der Mobilitätsbedarf muss unter den Aspekten der engen Verhältnisse und den spezifischen Gegebenheiten wie S-Bahnquerungen, Lärmschutz, Sicherheitsbelange, Verkehrsentlastung und Verkehrsträgerentflechtung betrachtet werden.
- Der Zugang zu den Geschäften und zu den Gewerbebetrieben muss für alle Verkehrsträger und ohne wesentliche Einschränkungen gewährleistet sein.
- Für die Velos ist eine von ÖV und MIV getrennte, zügig zu befahrene, sichere Velo-Hauptachse in möglichst direkten Weg zwischen dem Zentrum Köniz und dem Zentrum Bern zu definieren. Es sind weitere Velo-Hauptachsen zu bestimmen und sicher umsetzen.



-
- Es braucht ein klares und benutzerorientiertes P&R-Konzept für den Verkehr aus dem Süden von Köniz (Schwarzenburg, Riggisberg, Gantrisch) sowie auch von Westen her ins Wangental (Kanton Freiburg/Flamatt, Neueneegg) und von Osten her nach Wabern. Dabei sollte das Umsteigen auf den ÖV sowohl weit ausserhalb, als auch direkt an der Siedlungsgrenze möglich sein.
 - Ein „illegales“ P&R-Verhalten, wie es z.B. im West Side praktiziert wird, sollte durch geeignete Massnahmen verhindert werden. Dieses Verhalten zeigt aber klar auf, dass grundsätzlich ein grosses Bedürfnis nach P&R vorhanden ist.
 - Die MIV-Durchfahrt Süd-Nord bzw. Nord-Süd durch Köniz z.B. auf der Schwarzenburg-, Säge-, Köniz- und Turnierstrasse ist wesentlich zu entlasten. Hierzu muss der MIV neu oder anders geführt werden.
 - Der Fernverkehr aus Schliern und aus dem Süden von Köniz ist vor dem Schlosskreisel mittels z.B. Umfahrungsstrasse in Richtung Niederwangen möglichst direkt auf die Autobahn zu führen, sei es in Niederwangen oder Brünnen. Mit dieser Massnahme liessen sich gleichzeitig auch die unzumutbaren Verkehrsverhältnisse zwischen Niederwangen und der Autobahneinfahrt Brünnen beheben.
 - Der Bahnhof Köniz ist als attraktiver ÖV-Verkehrsknoten auszulegen. Dies nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Überbauung Ried.
 - Durch verdichtetes Bauen z.B. im Zentrum von Köniz, Liebefeld und Wabern sind Wohnmöglichkeiten zu schaffen, welche weiteres Verkehrsaufkommen vorwiegend auf Langsamverkehr und ÖV beschränkt.
 - Im urbanen Köniz ist der verfügbare Raum beschränkt. Die ist bei künftigen Verkehrslösungen zu berücksichtigen. Fussgänger/innen brauchen am wenigsten Platz, gefolgt von ÖV, Velofahrer/innen und dann MIV.
 - Mit der Buslinie N° 19 könnte mit einer Schlaufe via Wabersackerstrasse und Bündackerstrasse der Liebefeld-Park und das neue Verwaltungsgebäude besser bedient werden.
 - Die Buslinie N° 17 ist bei Bedarf über die Landorfstrasse via Ried bis zum Bahnhof Niederwangen zu ziehen.
 - Entlastungslinie (Eilkurs) ab Bahnhof Bern via Weissenstein-Sporthalle, Swisscom, bis zum Liebefeld-Park bzw. Bundesarbeitsplätze und zurück. Dies auch im Hinblick auf Berufsschüler welche in der Weissenstein-Sporthalle unterrichtet werden.
 - Wiederbeleben der Eilkurse z.B. ab Eigerplatz ohne Halt bis Brühlplatz, sodann weiter zum Knoten Köniz-Bahnhof.
 - Kapazitätserweiterung des Bahnhofs Bern so schnell wie möglich umsetzen.
 - S-Bahnlinie S6 so schnell wie möglich auf ¼-Std-Takt bringen.
 - S-Bahnlinie S6 mindestens bis Mittelhäusern auf Doppelspur ausbauen.
 - Ab Neuhausplatz Zugang zum Bahnhof Liebefeld für den Langsamverkehr vereinfachen.



- ÖV-Haltestellen grundsätzlich attraktiver und komfortabler gestalten (vor allem überdacht).
- S-Bahnlinien S1 und S2 durchs Wangental zeitlich besser abstimmen, so dass möglichst ein ¼-Std-Takt entsteht.
- Sicherstellen, dass die längst überfällige Sanierung der Freiburgstrasse durch das Wangental innerhalb den nächsten 4 Jahre fertiggestellt wird
- Tramverlängerung Wabern durch konsequente Umsetzung des Entwicklungsschwerpunktes Wabern zügig umsetzen (wie vom Souverän beschlossen).
- Tramverlängerung Wabern möglicherweise mit Doppelrichtungstrams realisieren. Diese Variante liesse sich in Etappen vornehmen und erübrigt die Wendeschlaufen.
- Einsatz von Doppelrichtungstrams auch auf andern Tramlinien in Bern prüfen. Eine Prüfung von Doppelrichtungstrams sollte von unabhängiger Seite erfolgen und finanzielle Konsequenzen (insb. Rollmaterial und Gleisinfrastruktur) sowie betriebliche Vor- und Nachteile neutral zusammenstellen.
- Der Prozess für Planung bis Umsetzung von Verkehrskonzepten muss wesentlich kürzer werden. Ansonsten besteht das Risiko, dass private Miliz-Organisationen aufgrund personeller Wechsel den Prozess nicht mehr in seiner Gesamtheit überblicken. Konzept in Zwischenschritten durch die Bevölkerung genehmigen lassen. Es ist sicherzustellen, dass möglichst viele das Konzept als Ganzes verstehen, und damit eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden kann.

Der Protokollführer

Thomas Frey

Legende

S1 BLS-Linie Bern – Fribourg
S2 BLS-Linie Bern – Laupen
S6 BLS-Linie Bern - Schwarzenburg

Linie 10 Bernmobil Ostermundigen – Bern Bahnhof – Schliern
Linie 17 Bernmobil Köniz Weiermatt – Bern Bahnhof
Linie 19 Bernmobil Elfenau – Bern Bahnhof - Blinzern