

Angaben zur Stellungnahme

Thematik:

Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz / Bern Süd

Teilnehmerangaben:

Grünliberale Partei Köniz
Wabersackerstrasse 58
3097 Liebefeld

Kontaktangaben:

Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Reiterstrasse 11
3013 Bern

E-Mail-Adresse: info.aev@be.ch

Telefon: +41 31 633 31 11

Teilnehmeridentifikation:

110323

Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz / Bern Süd
Auszug der Stellungnahme vom 28. August 2023

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|----------------------------|---|--|------------|
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 1: Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, Analyse und künftige Entwicklung | Erfasst von: Casimir von Arx Ja. Keine Ergänzungen. | |
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 2: Ursprünglicher Variantenfächer (vor Grobbewertung) | Erfasst von: Casimir von Arx Grundsätzlich ja. In Bezug auf ein Veloszenario (Kapitel 5.3.2) ist jedoch nicht ersichtlich, wieso dieses "bezüglich Handlungsbedarf und Bewertungsergebnisse ... sehr vergleichbar ... mit dem Szenario Dynamisch" ist. Es scheint zumindest kontraintuitiv, dass eine Kombination des Szenarios Basis und einer noch stärkeren Veloförderung zu Ergebnissen ähnlich dem Szenario Dynamisch führen würde. Eher wäre zu erwarten, dass, ausgehend von Szenario Basis, der Handlungsbedarf bei der ÖV-Infrastruktur sinkt, wenn noch mehr ins Velo investiert wird. | |
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 3: Auswahl der vertieft untersuchten Varianten | Erfasst von: Casimir von Arx Ja. | |
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 4: Variantenbeschrieb (Synthesebericht, Kapitel 6.1) | Erfasst von: Casimir von Arx Ja (wobei die Beschreibungen nicht für das Verständnis sämtlicher der in den folgenden Kapiteln aufgeführten Vor- und Nachteile reichen). | |

Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz / Bern Süd
Auszug der Stellungnahme vom 28. August 2023

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|-------------------------------|--------------------------------|---|------------|
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 5: Variantenbewertung | <p>Erfasst von: Casimir von Arx</p> <p>Grundsätzlich ja.</p> <p>Bei einzelnen der aufgeführten Vorteile fragt sich, inwiefern es sich dabei um einen Vorteil (ggü. dem Referenzszenario) handelt, da sie im Grunde keine Veränderung (ggü. dem Referenzszenario) darstellen (z. B. "Keine Beeinträchtigung Landschaftsbild", "Keine Beeinträchtigung Gewässer").</p> <p>Unseres Erachtens sollte bei sämtlichen Szenarien mit einem Tram in die Gemeinde Köniz, insbesondere bei allen Szenarien, bei denen das Tram nicht bis Schliern führt, als weiterer Nachteil eine "geringe gesellschaftliche Akzeptanz" aufgeführt werden (so, wie beim Bus Schliern, Szenario 6.2.7, als Vorteil eine "hohe gesellschaftliche Akzeptanz" aufgeführt ist). Diese Bemerkung gilt auch für Frage 6.</p> <p>Offen ist für uns die genauere Bewertung der Trennwirkung der oberirdischen Schienenfahrzeuge, insb. bei einer Taktverdichtung der S6 gemäss Referenzszenario. Soweit uns bekannt, finanziert das Bundesamt für Verkehr eine Studie, die diese Trennwirkung für Köniz untersucht. Die Ergebnisse dieser Studie sind noch in den Synthesebericht einzuarbeiten. Die negativen Auswirkungen oft geschlossener Barrieren betreffen den Verkehr (ÖV, Velo, MIV, insb. beim Bahnübergang Landorfstrasse auch den Fussverkehr) in der Umgebung der betroffenen Bahnübergänge und aufgrund Rückstaus wohl auch darüber hinaus. Auch eine Monetarisierung der negativen Trennungswirkung ist von Interesse.</p> <p>Bislang zu wenig Beachtung findet folgender Umstand in Bezug auf das Referenzszenario: Wenn die Kapazität der S6 voll genutzt werden soll, muss sie auch für Fahrgäste aus dem stadtnahen Teil von Köniz attraktiver werden. Dazu benötigt sie eine Durchbindung Richtung Norden.</p> | |

Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz / Bern Süd
Auszug der Stellungnahme vom 28. August 2023

| Bereich | Kapitel | Antrag / Bemerkung | Begründung |
|-------------------------------|---|---|------------|
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 6: Fazit und Empfehlung | <p>Erfasst von: Casimir von Arx</p> <p>Die beschriebenen Vor- und Nachteile können wir grundsätzlich nachvollziehen (siehe auch Frage 5).</p> <p>Der Bedarf nach einem Ausbau der ÖV-Infrastruktur hängt direkt mit dem Mobilitätsbedarf sowie mit der Kapazität der anderen Verkehrsmittel und des Fussverkehrs zusammen. Wir können daher der Empfehlung, vorerst keine grösseren ÖV-Infrastrukturausbauten zur Erschliessung von Köniz, von Schliern und der Insel an die Hand zu nehmen, folgen. In der Tat besteht unter der Annahme einer Nachfrageentwicklung wie im Szenario Basis keine Legitimation für einen Ausbau, der über das Referenzszenario hinausgeht. Beim Referenzszenario selbst ist indes die Trennwirkung der Taktverdichtung auf der Linie S6 genauer zu untersuchen (vgl. Frage 5).</p> <p>Der Bedarf nach Ausbau der ÖV-Infrastruktur ist also in den nächsten Jahren noch zu beobachten, zu prognostizieren und ggf. zu beeinflussen. In dieser Zeit darf daher konsequenterweise keine weitere Planung der in der vorliegenden ZMB untersuchten Szenarien mit Tram Köniz/Schliern, Tram Insel oder RBS-Verlängerung erfolgen.</p> <p>Eine Schwierigkeit bei der Prognose der Mobilitätsnachfrage liegt in der Gefahr der selbsterfüllenden Prophezeiung: Wird eine Infrastruktur ausgebaut, wird sie auch mehr genutzt. Aus diesem Grund sind wir generell zurückhaltend hinsichtlich des auf weit in die Zukunft reichenden Prognosen basierenden Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur. Aus umwelt-, klima- und finanzpolitischen Gründen gilt es zu verhindern, dass durch den (prognosebasierten) Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Mehrverkehr generiert wird. Dies gilt umso mehr, als, soweit ersichtlich, in sämtlichen Nachfrageszenarien die Wirkung eines Mobility-Pricing-Systems, welches auch den ÖV erfasst, nicht berücksichtigt ist. Dieses kann insb. dabei helfen, Verkehrsspitzen zu brechen, was im Hinblick auf die Notwendigkeit eines Infrastrukturausbaus von grosser Bedeutung ist.</p> | |
| Fragen zum Synthesebericht | Frage 7: Weitere Bemerkungen und Anregungen | <p>Erfasst von: Casimir von Arx</p> <p>Der Einbezug der Begleitgruppe während der Erarbeitung der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd war vorbildlich. Vielen Dank!</p> | |