

## Umgestaltung hindernisfreie ÖV-Haltestellen, Realisierung

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

### 1. Ausgangslage

Bis spätestens Ende 2023 sollen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Schweiz hindernisfrei sein. So verlangt es das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), welches 2004 in Kraft trat.

In den Jahren nach Inkrafttreten des BehiG musste zuerst Klarheit geschaffen werden, was die Forderungen in diesem neuen Gesetz konkret bedeuten und wie sie umzusetzen sind. Als erstes wurden in einem Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesamts für Strassen (ASTRA) Lösungen für einen hindernisfreien Verkehrsraum aus der Sicht von Menschen mit Behinderung erarbeitet und 2010 publiziert. Auf dieser Basis erarbeitete der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) die Norm 640 075 «Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum», welche Ende 2014 in Kraft trat. Um im Kanton Bern eine möglichst einheitliche Umsetzung der VSS-Norm bei ÖV-Haltestellen zu erreichen, gab das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV) im Mai 2017 eine Arbeitshilfe<sup>1</sup> heraus.

Die zuständige Abteilung Verkehr und Unterhalt (AVU) hat sich für die Umsetzung des BehiG an dieser Arbeitshilfe orientiert. Auf dieser Grundlage basiert insbesondere die Beurteilung, ob eine Umgestaltung einer Haltestelle verhältnismässig ist oder nicht.

Das ÖV-Netz der Gemeinde Köniz umfasst 68 Bus- und 3 Tramhaltestellen mit insgesamt 140 Haltekanten<sup>2</sup> (siehe Übersichtsplan in Beilage 1). Bahnstationen liegen nicht im Verantwortungsbereich der Gemeinden. Bei der Erfüllung der BehiG-Pflicht ist die Gemeinde Köniz zuständig für die Bus- und Tramhaltestellen auf **Gemeindestrassen**, konkret für 92 der 140 Haltekanten. Von diesen 92 Haltekanten sollen bis Ende 2023 alle jene hindernisfrei ausgestaltet werden, welche nicht unter eine der folgenden Ausnahmen fallen:

- a) Haltekanten, deren hindernisfreie Gestaltung nach Vorgaben des Kantons nicht verhältnismässig ist. Die Verhältnismässigkeit als Kriterium ist auch im BehiG explizit erwähnt.
- b) Haltekanten mit mittlerer Dringlichkeit, welche gemäss Vorgaben des Kantons erst mit einer ordentlichen Sanierung des betroffenen Strassenabschnitts umgestaltet werden müssen.
- c) Haltekanten bei Linien, welche in der «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) untersucht werden. Betroffen sind die Haltestellen der Linie 10.
- d) Haltekanten bei Linien, welche mittels Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept beplant werden oder bei denen eine Planung mittelfristig vorgesehen ist.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament einen Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 3'100'000.00 (inkl. MWST) für die hindernisfreie Umgestaltung von 27 Haltekanten. Die übrigen Haltekanten fallen entweder unter eine der oben erwähnten Ausnahmen und werden grösstenteils in späteren Kreditanträgen behandelt oder eine Sanierung ist gemäss obiger Ausnahme a) nicht gegeben und die Haltekante wird nicht saniert.

Rund drei Viertel des beantragten Kredits werden für die zwingenden Massnahmen an den 27 Haltekanten zur Erfüllung des BehiG benötigt. Rund ein Viertel des Kredits ist für Massnahmen vorgesehen, die der besseren Zugänglichkeit und/oder dem Werterhalt der Haltestellen dienen. Die hindernisfreie Umgestaltung der 27 Haltekanten soll etappiert in den Jahren 2019 bis 2023 umgesetzt werden.

<sup>1</sup> Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV): «Hindernisfreie Bushaltestellen: Arbeitshilfe für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit» (Mai 2017)

<sup>2</sup> Haltekante = Fahrbahnseite, an welcher der Bus anhält. In der Regel besteht eine Haltestelle aus einer Haltekante pro Richtung. An Endhaltestellen oder wenn die Linienführung Schlaufenfahrten umfasst, gibt es nur eine Haltekante pro Haltestelle. Haltestellen mit mehreren Ein-/Aussteigepunkten können auch vier Haltekanten umfassen (z.B. Hessesstrasse)

## 2. Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Mit dem BehiG, welches 2004 in Kraft getreten ist, sollen Benachteiligungen für Menschen mit Behinderungen verringert respektive ganz beseitigt werden, insbesondere im ÖV. Hier müssen bestehende Bauten und Verkehrsmittel bis Ende 2023 grundsätzlich hindernisfrei sein. Diese Forderung trifft auch auf die ÖV-Haltestellen zu. Als zentrale Massnahmen sind deren Haltekanten so zu erhöhen, dass alle Menschen ohne fremde Hilfe in den Bus oder in das Tram einsteigen und am Ende ihrer Fahrt wieder aussteigen können. Vom erleichterten Zugang profitieren auch andere Benutzergruppen wie ältere Menschen und Personen mit Kinderwagen.

Allerdings müssen nicht zwingend alle Haltestellen hindernisfrei gestaltet werden. Die Bedingungen sind im BehiG festgeschrieben. Gemäss Gesetz ist ein Umbau der Haltestellen dann nicht erforderlich, wenn die Verhältnismässigkeit nicht gegeben ist, also Nutzen und Kosten eines hindernisfreien Umbaus in einem Missverhältnis stehen. Was im Kanton Bern unter Verhältnismässigkeit verstanden wird, wann also der Umbau einer Haltekante verhältnismässig ist und wann nicht, hat das AöV in der Arbeitshilfe festgehalten. Sie wurde in enger Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden, Gemeinden, Busunternehmen und weiteren betroffenen Stellen erarbeitet. Bei der Prüfung der Haltekanten diente diese Arbeitshilfe als Planungsgrundlage.

Grundsätzlich ist bei einer hindernisfreien Bushaltestelle ein niveaugleicher Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, die Haltekante muss demnach 22 cm hoch sein. Ist eine Erhöhung der Haltekante auf 22 cm aus baulichen Gründen (z.B. Entwässerung) nicht möglich, so ist eine Kantenhöhe von 16 cm zu wählen. Die Länge der erhöhten Kante muss mindestens 5,4 m betragen.



Abb. 1: Hindernisfrei gestaltete Haltestelle „Morillon“ der Linie 29

## 3. Hindernisfreie Haltestellen in der Gemeinde Köniz: Ausgangslage, Zuständigkeiten

Wie in der Ausgangslage erwähnt, umfasst das ÖV-Netz der Gemeinde Köniz 68 Bus und 3 Tramhaltestellen mit 140 Haltekanten (können an einer Haltestelle in eine Richtung zwei Fahrzeuge halten, werden zwei Haltekanten gerechnet, z. B. Endhalt Schliern). Grundsätzlich ist der jeweilige Strasseneigentümer für den Umbau einer Haltekante zuständig. Die Abteilung Verkehr und Unterhalt gestaltet seit 2015 Haltestellen hindernisfrei, die entweder Teil eines grösseren Umgestaltungsprojekts sind (z.B. Kirch-/Dorfstrasse Wabern) oder im Rahmen von ÖV-Angebotsveränderungen neu entstehen (z.B. Ried, Bündenackerstrasse).

Die nachfolgende Übersicht zeigt, für wie viele Haltekanten die Gemeinde Köniz zuständig ist und bei wie vielen geprüft wurde, ob eine hindernisfreie Umgestaltung verhältnismässig ist.

Total Haltekanten auf dem Gemeindegebiet	140
Zuständigkeit Kanton (Kantonsstrasse)	-48
Bereits hindernisfrei umgestaltet	-6
Projekte bei Haltestellen mit mittelfristigen Planungsabsichten	-15
<b>Umbau Haltekanten auf Verhältnismässigkeit geprüft</b>	<b>71</b>

## 4. Herleitung der Verhältnismässigkeit

Bei 71 Haltekanten wurde geprüft, ob eine hindernisfreie Umgestaltung gemäss Arbeitshilfe des AöV verhältnismässig und wie prioritär deren Umgestaltung ist. Zusätzlich wurde eine Netzbeurteilung vorgenommen (siehe Ziffer 4.2.5).

### 4.1. Verfahren

Kern der Arbeitshilfe des AöV bildet die Berechnung eines Verhältnismässigkeitsindex nach folgender Formel:

$$\text{Verhältnismässigkeitsindex} = \frac{\text{Nutzen einer hindernisfreien Ausgestaltung der Bushaltestelle}}{\text{Kosten der Haltekantenanpassung}}$$

Die Ermittlung der Verhältnismässigkeit erfolgt in zwei Schritten:

- grobe Verhältnismässigkeitsprüfung basierend auf dem Nutzen;
- vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung basierend auf dem Verhältnismässigkeitsindex.

Ziel der groben Verhältnismässigkeitsprüfung ist, eine Triage vorzunehmen zwischen:

- jenen Haltestellen, die einer vertieften Prüfung mit Abschätzung der Sanierungskosten zuzuführen sind (vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung),
- und solchen, bei denen auf eine Abschätzung der Sanierungskosten verzichtet werden kann, weil sie offensichtlich nur einen sehr geringen Nutzen aufweisen und deshalb keinen genügenden Verhältnismässigkeitsindex erreichen können.

Der **Nutzen** einer hindernisfreien Anpassung der Haltekante wurde nach den Vorgaben der Arbeitshilfe anhand von vier Kriterien erhoben, die unterschiedlich gewichtet sind:

Nachfragepotenzial der Haltestelle (Anzahl Personen und Arbeitsplätze im Umfeld einer Haltestelle)	20%
Vorhandensein wichtiger Einrichtungen für Personen mit temporär oder permanent eingeschränkter Mobilität in näherer Umgebung der Haltestelle wie z.B. Altersheime, Spitäler, Schulen	26%
Bedeutung der Haltestelle als Umsteigeort	27%
Fahrgastfrequenzen einer Haltestelle	27%

Die **Kosten** für die hindernisfreie Ausgestaltung einer Haltekante, welche in die Berechnung des Verhältnismässigkeitsindex einfließen, beinhalten die Ausgaben, welche an dieser Haltekante zur Erfüllung der Vorgaben gemäss BehiG getätigt werden müssen. Vereinfachend werden ausschliesslich die einmaligen Investitionsausgaben berücksichtigt.

### 4.2. Vorgehen

Nachfolgend ist beschrieben, wie bei der Prüfung der Haltekanten vorgegangen wurde.

#### 4.2.1. Grobe Verhältnismässigkeitsprüfung

Sämtliche Daten für die grobe Verhältnismässigkeitsprüfung werden vom Kanton zur Verfügung gestellt. Als Ergebnis wurden für jede Haltestelle die Nutzenpunkte errechnet. Bei Haltestellen, die weniger als 40 Nutzenpunkte erzielen, kann auf eine vertiefte Prüfung verzichtet werden. Dies trifft für 17 der 71 geprüften Haltekanten. In Übereinstimmung mit den kantonalen Vorgaben ist an diesen Haltekanten auch längerfristig kein Umbau geplant. Dort wird es weiterhin so sein, dass als Ersatzlösung die Buschauffeussen respektive Buschauffeure den Ein- oder Ausstieg von beeinträchtigten Personen unterstützen und so den Zugang gewährleisten.

Nach Abzug dieser 17 nicht zu sanierenden Haltekanten verbleiben 54 Haltekanten für eine vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung.

#### 4.2.2. Vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung

Die vertiefte Verhältnismässigkeitsprüfung beinhaltet die Berechnung des Verhältnismässigkeitsindex. In die Formel gemäss Ziffer 4.1. können nun die zwei benötigten Werte eingesetzt werden:

- Nutzenpunkte einer Haltekante gemäss grober Verhältnismässigkeitsprüfung;
- Kosten für den Umbau einer Haltekante auf Basis von Kostengruppen der Arbeitshilfe. Verwendet werden die Basiskosten, welche zur Erfüllung der Vorgaben gemäss BehiG notwendig sind. Die Kosten für Optionen fliessen nicht in die Indexberechnung ein.

In seiner Arbeitshilfe definiert das AöV folgende Schwellenwerte für den Verhältnismässigkeitsindex:

Verhältnismässigkeitsindex	Was ist zu tun?
< 40	Kein unmittelbarer Handlungsbedarf. Erneute Überprüfung der Verhältnismässigkeit im Rahmen des nächsten Ausbau- und Umgestaltungsprojekts des betroffenen Strassenabschnitts
> 40 ≤ 70	Hindernisfreie Anpassung im Rahmen des nächsten Ausbau- und Umgestaltungsprojekts des betroffenen Strassenabschnitts
> 70	Auslösung eines separaten Sanierungsprojekts für die Bushaltestelle

Prioritär werden demnach jene Haltekanten hindernisfrei umgestaltet, die einen Indexwert von mehr als 70 aufweisen (Priorität 1). Der Umbau von Haltekanten mit einem Index zwischen 40 und 70 erfolgt im Rahmen des nächsten Ausbau- respektive Umgestaltungsprojekts des jeweiligen Strassenabschnitts (Priorität 2).

Bei Haltekanten mit einem Index tiefer als 40 ist die Verhältnismässigkeit nicht gegeben. Es besteht also kein unmittelbarer Handlungsbedarf (vgl. Ziffer 4.2.1).

#### 4.2.3. Netzbetrachtung

Bei der Beurteilung, ob eine Haltekante hindernisfrei umgestaltet werden soll, wurde nicht nur der Verhältnismässigkeitsindex gewichtet, sondern auch eine Netzbetrachtung vorgenommen. Dieses Kriterium ist vom Kanton nicht vorgegeben und wurde von der AVU zusätzlich in den Prozess integriert. Es berücksichtigt lokale Gegebenheiten und Bedürfnisse. Eine Haltestelle kann damit aufgrund ihrer Bedeutung und Funktion für die Quartierschliessung einer höheren Priorität zugeordnet werden als vom Kanton vorgesehen.



Abb. 2: Aus der Netzbetrachtung macht es Sinn, auch eine weniger frequentierte Haltestelle hindernisfrei umzubauen: Haltestelle „Landorf“ der Linie 29.

## 5. Nutzung von Synergien für die Zugänglichkeit und den Werterhalt

Den Gemeinden steht es frei, beim Umbau einer Haltekante über das gesetzlich geforderte Minimum hinaus Massnahmen zu treffen, die der besseren Zugänglichkeit und/oder dem Wertehalt einer Haltestelle dienen. So können bei der Ausführung Synergien genutzt und damit längerfristig Kosten gespart werden. Im Sinne der möglichst guten Zugänglichkeit und Langlebigkeit der Haltestellen wurden für diese Themenbereiche bei jeder Haltekante Massnahmen in drei nachfolgend aufgeführten Optionen ausgearbeitet und separat mit Situationsplänen und Kostenschätzungen dokumentiert:

- Erweiterte Zugänglichkeit (Option 1):  
Massnahmen zur Erreichbarkeit der Haltekante aus der unmittelbaren Umgebung.
- Werterhalt im Haltestellenumfeld (Verhältnismässigkeit) (Option 2):  
Arbeiten an Haltestellen, welche im Zuge der Umgestaltung der Haltekanten ausgeführt werden können, aber nicht zwingend im Rahmen des BehiG umgesetzt werden müssen. Bspw. werterhaltende Massnahmen an Belagsflächen im Umfeld zur Verlängerung der Lebensdauer.
- Werterhalt Langlebigkeit (Option 3):  
Es werden primär Betonbusplatten auf der Fahrbahn eingebaut, um Spurrillen im Belag und damit wiederkehrende kostspielige Unterhaltsarbeiten zu vermeiden.

Die Kosten zu den drei Optionen finden sich zusammengezogen im Kapitel 6 „Finanzen / IAFP“. Details zu den Haltestellen mit den Einzelpositionen finden sich in der Beilage 2.

## 6. Ergebnisse

54 Haltekanten wurden gemäss Ziffer 4.2. einer vertieften Verhältnismässigkeitsprüfung unterzogen. Die Berechnung der Indexwerte gemäss Arbeitshilfe AöV und die Netzbetrachtung brachten folgende Ergebnisse:

- 46 Haltekanten fallen in die Kategorie «Priorität 1»: Umbau verhältnismässig und prioritär.
- 6 Haltekanten fallen in die Kategorie «Priorität 2»: Umbau erfolgt im Rahmen des nächsten Ausbau- respektive Umgestaltungsprojekts des betroffenen Strassenabschnitts.
- Bei 2 Haltekanten im Ried besteht kein Handlungsbedarf, weil diese aufgehoben werden.

Von den 46 Haltekanten mit «Priorität 1» sollen wie erwähnt 27 Haltekanten in erster zeitlicher Priorität mit dem vorliegenden Kreditantrag umgebaut werden. Für die restlichen 19 der 46 Haltekanten erfolgt die Kreditbeschaffung zu einem späteren Zeitpunkt:

- Für die Umsetzung von 8 Haltekanten entlang der Linie 10 wird der Kredit erst beantragt, wenn die Ergebnisse der «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) vorliegen. Bis 2020 wird geklärt, wie das ÖV-Netz in der Kernagglomeration auch in Zukunft leistungsfähig bleiben kann. Teil davon ist die Frage, welche Gefässgrösse auf der Linie 10 eingesetzt werden soll. Solange diese Frage nicht geklärt ist, macht der Umbau der Haltekanten entlang der Linie 10 keinen Sinn und könnte zu Fehlinvestitionen führen.
- 11 Haltekanten der Linien 16 und 19 im Bereich Stapfenstrasse/Spiegel werden im Rahmen der Umgestaltung Stapfen-/Spiegel-/Obere Bellevuestrasse hindernisfrei ausgestaltet. Dafür sind ab 2025 Mittel in der Investitionsplanung eingestellt. Auch hier ist die vorzeitige hindernisfreie Umgestaltung der Haltekanten aus Kostengründen nicht sinnvoll.

## 7. Finanzen Übersicht

Der beantragte Kredit von CHF 3'100'000.00 setzt sich in vier Positionen wie folgt zusammen:

Umbau gemäss Vorgaben BehiG (alle 27 Haltekanten)	CHF 2'354'400.00
Option 1 «Erweiterte Zugänglichkeit» (1 Haltekante)	CHF 9'700.00
Option 2 «Walterhalt im Haltestellenumfeld» (3 Haltekanten)	CHF 36'800.00
Option 3 «Walterhalt Langlebigkeit» (24 Haltekanten)	CHF 702'900.00
<b>Total (inkl. 7.7 MwSt. gerundet)</b>	<b>CHF 3'100'000.00</b>

Die Details zu diesen Kostenangaben finden sich in der Beilage 2. Dort kann u.a. entnommen werden, dass bei der Option 3 «Werterhalt Langlebigkeit» insbesondere der Einbau von Busplatten in der Fahrbahn kostenmässig ins Gewicht fällt. Längerfristig lohnen sich diese Investitionen. Die Beispiele der Haltestellen Hessesstrasse und Schliern auf der Linie 10 zeigen, dass in den letzten Jahren wiederholt grössere Beträge aufgewendet werden mussten, um die sich immer wieder bildenden Spurrinnen im Belag abzufräsen und neuen Belag einzubauen.

Die eingestellten Mittel im IAFP sind der Beilage 3 zu entnehmen. Das Gesetz sieht keine Subventionen von Bund und Kanton vor.

## 8. Koordination Stadt Bern, Kanton

Der Umgang der Stadt Bern sowie des Kantons mit dem Thema „Hindernisfreie Haltestellen“ ist der Beilage 3 zu entnehmen.

## 9. Legislaturziel / Weiteres Vorgehen

Wird der Kredit vom Parlament bewilligt, werden die Arbeiten zur Erfüllung des Legislaturziels 6.1.1 „Hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Busverkehr“ gestartet. Bis Ende 2023 sollen insgesamt 27 Haltekanten mit Priorität 1 der ersten Etappe schrittweise hindernisfrei umgebaut sein.

## 10. Folgen bei Ablehnung

Wie in Kap. 6 erläutert, betragen die Kosten für den Umbau von ÖV-Haltestellen mit der Priorität 1 gemäss BehiG CHF 2'354'400.00. Lehnt das Parlament diesen Betrag ab, können die gesetzlichen Verpflichtungen des BehiG nicht erfüllt werden. Gemäss BehiG kann eine Person oder eine zur Klage legitimierte Behindertenorganisation die Beseitigung der Benachteiligung einklagen. Die Erfolgchancen einer Klage ab dem 1.1. 2024 gegen die Gemeinde bei einer der Haltestellen mit Priorität 1 der ersten Etappe werden als sehr hoch eingestuft.

Wird der Betrag bei den Optionen gekürzt würde die Chance verpasst, im Zug der hindernisfreien Gestaltung der Haltekanten die Zugänglichkeit und Langlebigkeit der Anlagen zu verbessern. Spätere Einzelmassnahmen, z.B. für neue Busplatten oder den Belagsersatz, sind unwirtschaftlich und lösen langfristig bedeutend höhere Kosten und Verwaltungsaufwendungen aus.

## Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Umgestaltung von 27 Haltekanten des öffentlichen Verkehrs, wird ein Kredit von CHF 3'100'000.00 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2410.5010.0108 „Gesamtgemeinde: Umgestaltung hindernisfreie ÖV- Haltestellen, Realisierung“ bewilligt.

Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Köniz, 12. September 2018

Der Gemeinderat

## Beilagen

- 1) Übersichtsplan
- 2) Projektblätter: 27 Haltekanten mit Priorität 1 der ersten Etappe → **Diese Beilage (25 Seiten, A3) ist online als PDF erhältlich.**
- 3) Eingestellte Mittel im IAFP / Umgang der Stadt Bern sowie des Kantons mit dem Thema
- 4) Folgekostentabelle







Beilage 3 zum Parlamentsantrag  
„Gesamtgemeinde: Umgestaltung hindernisfreie ÖV- Haltestellen, Realisierung; Kredit“

## **1. Aufnahme der Beträge im IAFP in der Kontengruppe 2410. öffentlicher Verkehr**

In den Jahren 2018 – 2023 sind folgende Beträge für die Realisierung der Projekte eingestellt:

2018	CHF	150'000.00
2019	CHF	400'000.00
2020	CHF	700'000.00
2021	CHF	700'000.00
2022	CHF	700'000.00
2023	CHF	700'000.00
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b><u>3'350'000.00</u></b>

Beantragt wird ein Kredit von CHF 3'100'000.00, es sind demnach im IAFP genügend Mittel enthalten um die Projekte zu realisieren. In der nächsten Budgetphase werden die Beträge im IAFP dem bewilligten Kredit angepasst. Die Projekte werden gemäss dem jeweiligen Baufortschritt (entgegen der Darstellung im Folgekostenformular), gemäss den Vorgaben des Kantons abgeschrieben. Im Jahr 2024 ist ein Betrag von CHF 700'000.00 und 2025 CHF 500'000 eingestellt. Diese Beträge zeigen die weitere Realisierung von Haltestellen der Priorität 2 an.

## **2. Umgang der Stadt Bern und Kanton mit dem Thema „Hindernisfreie Haltestellen“**

### **2.1. Stadt Bern**

Mit der Stadt Bern haben zum Thema Kontakte stattgefunden. Die Verantwortlichen entwickeln ein eigenes Konzept für die Umsetzung des BhiG auf dem Stadtgebiet. So wird etwa die Haltestelle Dübystrasse der Linie 10 im Rahmen eines Pilotprojektes umgebaut, bevor die Resultate der laufenden Verkehrsstudie vorliegen. Um die Möglichkeit einer Koordination zwischen der Stadt Bern und Köniz zu prüfen, ist im August ein Gespräch zwischen dem neuen Leiter Tiefbauamt (Direktion TVS Stadt Bern) und dem Leiter AVU der Gemeinde Köniz terminiert.

### **2.2. Kanton, Oberingenieurkreis II**

Mit dem Kanton findet ein regelmässiger Austausch zum Thema statt. Der OIK II stützt sich bei der Beurteilung seiner Haltestellen ebenfalls auf die Arbeitshilfe des AöV. Somit ist gewährleistet, dass auf dem Könizer Gemeindegebiet die gleichen Planungsgrundlagen verwendet werden. Er wird in der ersten Priorität ebenfalls darauf verzichten, die Haltestellen der Linie 10 zu projektieren.





# FOLGEKOSTEN nach HRM2

## Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

### Rechtliche Grundlage:

**Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)**

Bei Beschlüssen, die unmittelbar oder zu einem späteren Zeitpunkt mit Aufwendungen oder Erträgen für die Gemeinde verbunden sind, ist das beschlussfassende Organ vorgängig über die Kosten, die Folgekosten, die Finanzierung und die Auswirkungen auf das Finanzhaushaltgleichgewicht zu orientieren.

<u>JAHR</u>	<u>%</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
-------------	----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

### INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):

Gesamtgemeinde: Umgestaltung hindernisfreie ÖV- Haltestellen, Realisierung

Beträge in CHF

= Eingabefelder !!!

**BRUTTOKREDIT:** 3'100'000.00

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr):

**2024** = Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer

<u>INVESTITIONSTRANCHEN:</u>	150'000	400'000	700'000	700'000	700'000	700'000	450'000
<b><u>FOLGEKOSTEN:</u></b>							
<u>Kapitalkosten:</u>							
Abschreibungen ab Betrieb	0	0	0	0	0	0	0
<small>(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)</small>							
Fremdfinanzierungszinsen	300	1'400	3'600	6'400	9'200	10'900	
<small>(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)</small>							
<u>Betriebskosten</u>							
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)	0	0	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)	0	0	0	0	0	0	0
<b>oder</b>							
Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)							
Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)							
<u>abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten</u>							
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)							
wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand)							
<b>Total Folgekosten</b>	<b>300</b>	<b>1'400</b>	<b>3'600</b>	<b>6'400</b>	<b>9'200</b>	<b>10'900</b>	