

V1926 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi) „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

1. Der Gemeinderat setzt sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln – insbesondere in den zuständigen Gremien der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, durch Gespräche mit dem Kanton Bern und mit Bernmobil sowie durch Stellungnahmen zu ÖV-Planungsinstrumenten und -Strategien – dafür ein, dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden.
2. In gleicher Weise setzt sich der Gemeinderat dafür ein, dass im Rahmen der Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern auf die für den Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht notwendigen Wendeschlaufen (Betriebswendeschlaufe Sandrain und Endwendeschlaufe Kleinwabern) verzichtet wird.
3. Der Gemeinderat klärt ab, ob der ausschliessliche Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder der Verzicht auf die in Punkt 2 genannten Wendeschlaufen eine erneute Volksabstimmung in der Gemeinde Köniz nötig machen würden. Falls eine erneute Volksabstimmung nötig ist, klärt der Gemeinderat ab, ob diese zeitgleich mit der ohnehin notwendigen Abstimmung über die Einzonung in Kleinwabern (vgl. Antwort auf Interpellation 1902) stattfinden könnte.

Begründung

Die Bevölkerung der Gemeinde Köniz sprach sich am 28. September 2014 für einen Kredit zur Verlängerung der Tramlinie von Wabern nach Kleinwabern aus. Die Verlängerung an und für sich ist unbestritten und wird auch von den Motionär(inn)en unterstützt. Hingegen ist es ein offenes Geheimnis, dass der Reifegrad des Projekts zum Zeitpunkt der Volksabstimmung 2014 vergleichsweise gering war. Bis heute ist die Planung insofern unbefriedigend, als Nachteile in Kauf genommen werden müssen, die sich aus dem mangelnden Willen, Zweirichtungsfahrzeuge einzusetzen, ergeben (insb. Flexibilität, Kosten, Landverbrauch).

Der Einsatz von Zweirichtungs-Trams hat eine Tragweite, die über die Gemeinde Köniz hinausgeht. Er ermöglicht unter anderem, mit weniger Landverbrauch neue Gebiete zu erschliessen und den Landverbrauch bestehender Erschliessungen bei Sanierungen zu verringern. Wie aus der Antwort auf Interpellation 1902 hervorgeht, soll die Tramflotte im Raum Bern in den nächsten Jahren deutlich wachsen. Darum ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, um die immer wieder debattierte Frage zu beantworten, wie sich die Zusammensetzung der Tramflotte im Raum Bern entwickeln soll. Die Gemeinde Köniz soll sich dazu klar äussern.

Begründung der Dringlichkeit

Durch den absehbaren Entscheid des Bundes, sich an den Kosten für die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern zu beteiligen, nimmt die Planung zur Umsetzung dieses Projekts wieder an Fahrt auf. Es bleibt wenig Zeit, um definitiv über den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen und den Verzicht auf die Wendeschlaufen entlang der Tramlinie nach Kleinwabern zu entscheiden. Auch die Kosten für die Umsetzung der Tramlinienerweiterung hängen von diesem Entscheid ab (z. B. Baukosten Wendeschlaufen, archäologische Grabungen). Da die Beantwortung der Interpellation 1902 ungewöhnlich lange dauerte, war ein früheres Einreichen der vorliegenden Motion nicht möglich.

Eingereicht

19. August 2019

Unterschrieben von 23 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Roland Akeret, Sandra Röthlisberger, Andreas Lanz, Beat Biedermann, Toni Eder, Matthias Müller, Bernhard Zaugg, Erica Kobel, Ronald Sonderegger, Dominique Bühler, Simon Stocker, Iris Widmer, Christina Aebischer, David Müller, Ruedi Lüthi, Tanja Bauer, Heinz Nacht, David Burren, Reto Zbinden, Dominic Amacher, Lucas Brönnimann, Mathias Rickli

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung (nur bei Motion)

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor (siehe Motionsprüfung, Beilage 1).

2. Ausgangslage

Am 28. September 2014 hiess die Könizer Bevölkerung die Tramlinienverlängerung bis Kleinwabern mit 64.3% Ja-Stimmen deutlich gut. Nachdem auch die Finanzierung durch den Kanton (Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018-21, Grossratsbeschluss im März 2017) und den Bund gesichert ist (Herbstsession 2019), kann die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern realisiert werden. An der neuen Tram-Endhaltestelle entsteht zusammen mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern der BLS ein attraktiver ÖV-Umsteigeknoten für Tram, Bahn und Bus. Auf der 1.4 Kilometer langen Neubaustrecke gibt es zwischen der heutigen Endhaltestelle "Wabern" und der künftigen Endhaltestelle die beiden neuen Haltestellen "Bächtelenacker" und "Lindenweg".

Der Bedarf für die Tramlinienverlängerung, die S-Bahnhaltestelle Kleinwabern und den ÖV-Knoten Kleinwabern beim Könizer Entwicklungsgebiet Kleinwabern (prioritäres Entwicklungsgebiet sowie Vorranggebiet Siedlungserweiterung aus kantonaler Sicht) ist bereits mit der heutigen, bestehenden Nachfrage ausgewiesen und vom Kanton und vom Bund anerkannt: Die genannten Vorhaben sind in den entsprechenden Richtplänen der Gemeinde, der Region und des Kantons Bern beziehungsweise auf Bundesebene (STEP 2035) aufgenommen worden und die Finanzierungsbeschlüsse sind erfolgt.

Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung war das Projekt nach langjähriger Planung schon weit fortgeschritten und als "Bauprojekt light" vorliegend. Bei diesem Projektstand sind die Bearbeitungstiefe und die Kostengenauigkeit leicht geringer als bei einem vollständigen Bauprojekt. Die Unterschiede betreffen vor allem die Kostengenauigkeit (+/- 15 %) und ingenieurtechnische Fragen. Die politisch wichtigen Aspekte sind mit der vorliegenden Bearbeitungstiefe vollständig enthalten. Das Projekt lag lange auf Eis, weil die Finanzierung von Kanton und Bund nicht gesichert war. In der Zwischenzeit wurden die Finanzierungsentscheide von Bund und Kanton eingeholt, die Einbettung in die bevorstehende Sanierung der Seftigenstrasse koordiniert und weitere verwaltungsseitige Vorbereitungsarbeiten aufgenommen. An der Sitzung der Behörden-delegation vom 14. Juni 2019 wurde das Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern auch offiziell wiederaufgenommen und die Projektorganisation für die Phase der Realisierung verabschiedet.

Die Bauherrschaft für den Projektteil Tramlinienverlängerung besteht aus dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern, dem Tiefbauamt (TBA) des Kantons Bern, Bernmobil und der Gemeinde Köniz. Beim Projekt der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern ist zusätzlich die BLS Netz AG beteiligt, an der Sanierung Seftigenstrasse im westlichen Strassenbereich auch die Stadt Bern.

3. Volksabstimmung

Die Motion beauftragt den Gemeinderat abzuklären, ob es in der Gemeinde Köniz eine neue Volksabstimmung braucht,

- wenn auf der Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen, und/oder
- wenn auf die Betriebswendeschlaufe Sandrain und auf die Endwendeschlaufe Kleinwabern verzichtet wird.

Gemäss Artikel 14 der kantonalen Gemeindeverordnung (GV, BSG 170.111) muss jede wesentliche Änderung des einem Beschluss zu Grunde liegenden Sachverhaltes dem zuständigen Organ erneut unterbreitet werden. Artikel 14 GV verwendet sehr offene Begriffe. Im Kommentar zum Gemeindegesetz steht dazu Folgendes:

Massgebend ist letztlich immer der hypothetische Wille der Stimmberechtigten oder des Parlamentes. Es stellt sich – mit anderen Worten – die Frage, ob das Organ, welches seinerzeit beschlossen hat, der Vorlage in Kenntnis des neuen, veränderten Sachverhaltes ebenfalls zugestimmt hätte. Eine wesentliche Änderung müsste beispielsweise dann angenommen werden, wenn der betreffende Punkt in der damaligen Botschaft oder politischen Auseinandersetzung von zentraler Bedeutung war. War die Bedeutung des zu ändernden Sachverhalts bzw. der zu ändernden Regelung oder das Interesse daran im Rahmen der seinerzeitigen Beschlussfassung dagegen untergeordnet, erscheint eine durch den Gemeinderat vorzunehmende Anpassung als zulässig.

(Quelle: GG-Kommentar, Rz. 43 bei den Vorbemerkungen zu Art. 70–79)

Die Abstimmungsbotschaft „Realisierung Tramlinienerweiterung 9, Gemeindegeld“ umfasst 21 Druckseiten. Bei der Beschreibung der Tramverlängerung ist schlicht von „Endhaltestellen“ die Rede, ohne dass auf Details eingegangen wird (S. 32, 34). Auch bei der Beschreibung des ÖV-Knotens (Tramlinie plus S-Bahnhaltestelle, ein ganz zentrales Thema in der Botschaft) wird keine Wendeschlaufe erwähnt (S. 26, 28, 31). Auf Seite 36 werden sowohl die Tramwendeschlaufe bei der Endhaltestelle als auch die Betriebswendeschlaufe Sandrain erwähnt. Diese Erwähnung ist aber im Gesamtzusammenhang eher beiläufig.

Ein ähnliches Gewicht hatten die Wendeschlaufen an der Parlamentssitzung vom Juni 2014, wo sie zwar erwähnt wurden, aber in der Diskussion kein zentraler Punkt waren. Somit darf angenommen werden, dass der Vorlage auch zugestimmt worden wäre, wenn sie Zweirichtungsfahrzeuge und etwas abgeänderte Gleis-Anlagen im Bereich Sandrain und an der Endhaltestelle aufgewiesen hätte.

Die Frage kann deshalb (in allen Varianten) so beantwortet werden, dass der Kredit (mit geändertem Projekt) nicht nochmals dem Volk unterbreitet werden müsste, falls der Kredit eingehalten werden kann.

4. Zweirichtungsfahrzeuge

In der Motion wird der Gemeinderat aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden.

Bei einem Entscheid für oder wider einen Tramtypus (Einrichtungsfahrzeug ERF, Zweirichtungsfahrzeug ZRF) sind mehrere Aspekte zu berücksichtigen:

- Kontext: Ein über Jahrzehnte gewachsenes Netz und politische wie technische Rahmenbedingungen.
- Kundenbedürfnisse: Zuverlässigkeit, Regelmässigkeit, genügend Raum für Sitzplätze, Kinderwagen, Rollstühle
- Ökologie: Stromverbrauch, Landverbrauch
- Ökonomie: Investitions- und Betriebskosten
- Städtebau: Einbettung in den Ort, Zugänglichkeit, Nutzungspotenziale

Sowohl ERF als auch ZRF haben Vor- und Nachteile. Bezogen auf die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern bedeutet dies:

Vorteile der Zweirichtungsfahrzeuge:

- Grössere Flexibilität bei geplanten Störungsfällen, sofern Kehranlagen (wenn möglich nicht im Mischverkehr, sondern im Eigentrassee) vorhanden sind.
- Kehranlagen (Anlagen wie Gleiswechsler, damit ZRF von einem Gleis auf das andere fahren können) benötigen insgesamt leicht weniger Fläche.
- Geringere Kosten für den Landerwerb

Vorteile der Einrichtungsfahrzeuge:

- Mehr Nutzfläche und grosszügigere Platzverhältnisse in den Trams: Durch Wegfall des zweiten Führerstands leicht grössere Nutzfläche, die für Sitz- oder Stehplätze zur Verfügung gestellt werden kann. ERF weisen in der Regel rund 15 bis 20 Prozent mehr Sitzplätze auf. Bessere Platzverhältnisse für Fahrgäste, Gepäck, Kinderwagen, Rollstühle, da nur auf einer Seite Türen angeordnet sind.
- Schnellere Fahrgastwechsel, da ERF mehr Türen auf der Ein-/Ausstiegsseite aufweisen
- Günstigere Investition und günstigerer Unterhalt und Betrieb: Gegenüber einem vergleichbaren ZRF, bei dem technische Einrichtungen wie der Führerstand doppelt und die Türen beidseitig vorhanden sind, weisen ERF günstigere Beschaffungs-, Unterhalts- und Betriebskosten auf. Bei bis zu 16 gleichzeitig auf der verlängerten Linie 9 fahrenden Tramfahrzeugen kann das über die etwa dreissigjährige Lebensdauer einen Betrag über mehrere Millionen Franken ausmachen.
- Kürzere Wendezeiten: Durch Wegfall des Führerstandwechsels ergibt sich ein bei Verspätungen gewichtiger Zeitvorteil von 2-3 Minuten, gemäss Erfahrungen der Betreiber.
- Geringerer Stromverbrauch, da ERF leichter sind.

Das Berner Netz ist über Jahrzehnte hinweg historisch gewachsen. Die Infrastruktur ist wie in den Städten Basel und Zürich vorwiegend auf Einrichtungstrams ausgelegt. Diese haben sich bewährt. Die Kundschaft ist zufrieden. Die Tramlinie 9 ist die nachfragestärkste städtische Linie im gesamten Kanton Bern. Der Anteil der Tramlinienverlängerung Wabern macht nur 1.4 km oder knapp ein Fünftel der Gesamtlänge der Tramlinie 9 aus.

Bernmobil besitzt bisher ausschliesslich ERF. Nur die Überland-Linie 6 vom Fischermätteli nach Worb wird mehrheitlich mit ZRF des RBS betrieben. Die aktuell laufende Beschaffung von 20 ZRF-Trams durch Bernmobil dient dazu, einerseits die Linie 6 vollständig mit ZRF betreiben zu können. Andererseits kann im geplanten Störfall auf ein bis max. zwei Linienästen der Trambetrieb mit ZRF aufrechterhalten werden, sofern an geeigneten Orten Kehranlagen installiert werden können. Die Vergabe für die neue Trambeschaffung von Bernmobil ist erfolgt: Diese Beschaffung beinhaltet neben den erwähnten ZRF (für die Linie 6 und für Störungsfälle) bereits die für die Tramlinienverlängerung Kleinwabern zusätzlich notwendigen ERF. Für eine vollständige Umstellung von Tramlinien auf ZRF besteht derzeit kein Anlass. Aufgrund des gegebenen Netzes wäre sie weder aus Kundensicht noch aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen zu rechtfertigen.

Für die bis etwa 2040 im Einsatz stehenden ERF im Berner Tramnetz sind auch künftig Wendeschlaufen an den Endhaltestellen zwingend vorzusehen. Ansonsten würde die betriebliche Flexibilität erheblich eingeschränkt.

5. Wendeschlaufe

Der Gemeinderat wird in der Motion aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass auf die für einen Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht notwendigen Wendeschlaufen verzichtet wird.

Das vorliegende, vom Volk unterstützte Projekt der Tramlinienverlängerung Wabern beinhaltet die Endwendeschlaufe Kleinwabern und die Betriebswendeschlaufe Sandrain. Es besteht kein Projekt für andere Typen von Kehranlagen.

Betriebswendeschlaufe Sandrain

Die heutige Endwendeschlaufe Wabern wird mit der Verlängerung nicht mehr benötigt und aufgehoben. Wie die Fläche künftig genutzt wird, ist noch offen. Mitwirkungseingaben der Bevölkerung im Rahmen der Ortsplanungsrevision tendieren auf eine Platzgestaltung als Begegnungsort. Alternativ sind an dieser zentralen Lage auch Hochbauten denkbar. Die Parzelle gehört Bernmobil. Aus betrieblicher Sicht braucht es zwischen der Haltestelle Sandrain und der Schulanlage Morillon eine Betriebswendeschlaufe, deren Fläche der Gemeinde gehört. Die Betriebswendeschlaufe Sandrain dient dazu, bei gestörtem Betrieb stark verspätete Fahrzeuge von Bern her bis zum Sandrain zu führen und sie dort vorzeitig wenden zu lassen. Gemäss Berechnungen ist pro Woche zehn Mal mit einem vorzeitigen Wenden im Raum Wabern zu rechnen. Das heisst, wöchentlich werden rund 2'500 Fahrgäste von einem zuverlässigen Betrieb profitieren. Bei einem Verzicht auf diese Wendeschlaufe müssten stark verspätete Kurse bereits am Bahnhof Bern gewendet werden. Eine Kehranlage im Sandrain wäre auch für ZRF notwendig, zu deren möglichen Ausgestaltung bestehen jedoch keine planerischen Projektgrundlagen.

Endwendeschlaufe Kleinwabern

Die Platzierung der Endwendeschlaufe Kleinwabern Bahnhof gewährleistet ein attraktives Umsteigen auf die S-Bahn, auf die Busse 29 und 22 und auf das Postauto 340. Ein aktualisiertes Buslinienkonzept, an dem die Bevölkerung im Rahmen der Volksvorlage bereits mitgewirkt hat, wird die Quartier-Erschliessung verbessern. Städtebaulich ist die Endwendeschlaufe in die Planung zur Überbauung der Balsigermatte integriert. Die Wendeschlaufe ist als Bestandteil eines neuen Quartierzentrums zu verstehen und wurde so konzipiert, dass eine Nutzung im Innern der Schlaufe möglich ist. Im städtebaulichen Ideenwettbewerb 2014 und dem Richtprojekt 2015 des Gestaltungsplans Tramprojekt wurde gezeigt, dass die Fläche in der Mitte der Wendeschlaufe attraktiv für eine Zentrumsnutzung genutzt werden kann. Ein vergleichbares Beispiel dafür ist die Wendeschlaufe der Linie 9 im Wankdorf mit dem zahnmedizinischen Zentrum. Es ist davon auszugehen, dass in Kleinwabern auch bei einem Einsatz von ZRF aus betrieblichen Gründen eine Wendeschlaufe zwingend notwendig wäre (wie am Endpunkt der mir ZRF betriebenen Linie 6 in Worb).

6. Finanzielle Aspekte der Tramlinienverlängerung, des Tramtyps, der Wendeschlaufe

In der Botschaft zur Abstimmung vom 28. September 2014 in Köniz wurden die Kosten für die Tramlinienverlängerung mit rund CHF 64 Mio. (exkl. MWST) angegeben. Diese Summe ist nach wie vor aktuell, Ende 2020 wird ein aktueller Kostenstand vorliegen. Der Bund übernimmt 35 Prozent oder knapp CHF 23 Mio. Der Kanton wird rund CHF 30 Mio. aufwenden. Die restlichen Kosten durch die Gemeinde Köniz (CHF 8.9 Mio.), Bernmobil und Werken getragen.

Die Erschliessung der Könizer Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr wird über Beiträge der Gemeinden nach einem kantonalen Kostenschlüssel geregelt (sogenannte "ÖV-Punkte"). Der ÖV-Beitrag der Gemeinde Köniz betrug 2018 rund CHF 6.2 Mio. Davon entfielen beispielsweise je rund 18 Prozent (CHF 1.1 Mio.) auf die ÖV-Erschliessung in Wabern (Tram, Busse, S-Bahn) und auf die Linie 10 (CHF 1.1 Mio., Beträge gerundet). Mit der Realisierung der Tramlinienverlängerung und des ÖV-Knotens verbessert sich die heute schlechte ÖV-Erschliessung im Raum Kleinwabern, Bächtelen, Weyergut, Nessleren, Metas-Areal und der zukünftigen Arealentwicklung auf der Balsigermatte massiv. Der ÖV-Beitrag der Gemeinde Köniz wird steigen, wie das seit jeher bekannt und im Ried Niederwangen oder anderen Arealentwicklungen auch der Fall war. Gemäss Schätzung des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern dürfte der ÖV-Beitrag basierend auf den heutigen Kostensätzen um rund acht bis neun Prozent steigen (eine genauere Berechnung lässt sich heute auf Grund des kantonalen Gesamtangebots noch nicht erstellen). Für diesen Betrag von rund CHF 500'000 bis 600'000 erhält der wachsende Ortsteil mit dem Zentrum Kleinwabern endlich eine zeitgemässe ÖV-Erschliessung, welche den abgeschlossenen Entwicklungen Bächtelenquartier und Nessleren gerecht wird. Je nach Ausgestaltung des Buskonzeptes Kleinwabern können durch das Tram Bushaltestellen optimiert werden, was den ÖV-Beitrag wieder verringern würde.

Tramtyp und S-Bahn-Haltestelle

Der Anteil der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern an den künftigen ÖV-Kosten beträgt rund CHF 120'000. Der Tramtyp (ERF oder ZRF) hat keinen Einfluss auf die Berechnung des ÖV-Beitrags.

Beiträge Agglomerationsprogramm

Für die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (3. Generation, Beschluss in der Herbst-session 2019 durch National- und Ständerat) erwartet der Gemeinderat keinen Einfluss des Tramtyps auf die Beiträge. Es müsste aber neu begründet werden, dass ein Betrieb mit ZRF die gleiche oder eine höhere Wirksamkeit erbringen kann.

Die Verknüpfung der Tramlinienerweiterung mit der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern stellt einen zentralen Bestandteil der Wirkungsbegründung für Gelder aus dem Agglomerationsprogramm dar. Diese Verknüpfung zur S-Bahn sowie der ÖV-Knoten Kleinwabern könnten nicht mehr gewährleistet werden, würde die Wendeanlage an die Seftigenstrasse zurückversetzt.

Planungskosten

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass eine allfällige neue Ausrichtung des fast baureifen Projekts auf Zweirichtungsfahrzeuge und Wendeanlagen ohne Schlaufe eine erhebliche Projektänderung mit entsprechenden Folgen für die Planungskosten und den Zeitbedarf bedeuten würde:

- Sämtliche bisherigen Planungsarbeiten müssten zu Lasten der Gemeinde Köniz überprüft werden, ob sie auch für Zweirichtungsfahrzeuge geeignet sind, und ob mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht andere Lösungen geeigneter wären. Dies gilt auch für die Sanierungsprojekte im westlichen Teil der Seftigenstrasse, deren Planung ebenfalls seit über einem Jahr laufend ist. Ebenso wären die bisherigen Planungsarbeiten für die Wendeschlaufe hinfällig, und es müsste ein neues Planungsverfahren aufgenommen werden, inklusive des zeitintensiven Beteiligungsprozesses.
- Eine Projektverzögerung ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Nach heutiger Einschätzung geht der Gemeinderat davon aus, dass die Verzögerung mindestens zwei Jahre dauern würde, da für den Bereich der Wendeschlaufe und des ÖV-Knotens die Planung praktisch neu begonnen werden müsste.

7. Projektrisiken

Damit verbunden ergeben sich beträchtliche Risiken, deren Abklärung teilweise nur langfristig möglich wäre, und die der Gemeinderat nicht bereit ist zu tragen:

- Der Gemeinderat kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilen, wie die Wirksamkeit im Agglomerationsprogramm beurteilt würde, wenn auf die Wendeschlaufe verzichtet oder keine S-Bahn-Haltestelle erstellt würde. Der Bedarf der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern ist auf Kantons-, Regions- (Richtplan, RGSK) und Bundesebene (STEP 2035) schon festgehalten und beschlossen, und zwar bereits für die aktuelle Nachfrage im Raum Kleinwabern, noch ohne die zusätzliche, zukünftige Entwicklung auf der Balsigermatte.
- Die Frist für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben beträgt gemäss der Verordnung des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV, Art. 1) "sechs Jahre und drei Monate nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr." Diese Frist würde somit anfangs 2026 ablaufen. In begründeten Ausnahmefällen kann das Bundesamt für Raumentwicklung ARE eine einmalige Nachfrist gewähren, ebenfalls bei laufenden Rechtsmittelverfahren. Gemäss aktuellem Zeitplan ist der Beginn der Ausführung der Tramlinienerweiterung im zweiten Halbjahr 2024 vorgesehen. Die Möglichkeit, dass das ARE basierend auf einem gültigen Volksentscheid eine politisch ausgelöste Projektänderung eines Projektpartners nicht als begründeter Ausnahmefall für eine Fristverlängerung für die Realisierung akzeptieren würde, betrachtet der Gemeinderat als Risiko.

- Der Gemeinderat hat zur Kenntnis nehmen müssen, dass die an der Realisierung der Tramlinienverlängerung beteiligten, oben genannten Partner kaum Verständnis für eine erhebliche Projektänderung zeigen werden, wie es eine Änderung der Wendeschlaufen wäre. Das Projekt ist bereits sehr weit fortgeschritten. Die Entscheide sind bereits getroffen worden und die Finanzierungsbeschlüsse liegen vor. Wie in solchen Projekten üblich, werden sämtliche planerischen Mehrkosten und Zusatzbestellungen dem Verursacher oder Besteller, hier der Gemeinde Köniz, in Rechnung gestellt. Gemäss grober Schätzung wäre allein für die zusätzlichen Planungskosten von mehreren Hunderttausend Franken auszugehen, welche auf die Gemeinde Köniz zukommen würden, ohne einen gesicherten Nutzen für eine spätere Realisierung zu haben.

8. Fazit

Der Volksentscheid in Köniz, die Finanzierung durch Bund und Kanton sowie der weit fortgeschrittene Projektstand und die beteiligten Partner geben dem Gemeinderat keinen Spielraum und Anlass, das vorliegende Projekt grundsätzlich zu überarbeiten. Die Rahmenbedingungen haben sich seit dem Projektstopp vor fünf Jahren nicht wesentlich geändert, was Projektänderungen, wie eine Umstellung auf Zweirichtungsfahrzeuge, rechtfertigen würde. Eine solche Projektänderung hätte erhebliche politische, finanzielle und terminliche Konsequenzen. Mit dem Vorhaben "Tramverlängerung Linie 9 nach Kleinwabern" liegt ein weit entwickeltes Projekt vor, welches vom Volk beschlossen, in den entsprechenden Plänen aller Ebenen verankert, mit den Partnern vereinbart und unmittelbar zur Realisierung ansteht.

Bei einem allfälligen Wechsel auf Zweirichtungsfahrzeuge und damit allenfalls verbunden einem Verzicht auf die Wendeschlaufen würde die Gemeinde Köniz beträchtlich prozessuale, planerische und auch finanzielle Risiken (Planungsmehrkosten) eingehen. Die Realisierung und somit der Nutzen der Tramlinienverlängerung würden sich erheblich verzögern, da erst die jahrelangen Planungsarbeiten wieder auf den heutigen Stand gebracht werden müssten.

Diese beträchtlichen Risiken will der Gemeinderat nicht tragen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 18. September 2019

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Formelle Prüfung der Motion vom 22. August 2019



Pascal Arnold
Gemeindeschreiber
031 970 92 03
pascal.arnold@koeniz.ch

Köniz, 22. August 2019

V1926 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi) „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“

Formelle Prüfung der Motion

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen,

- dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden; und
- dass im Rahmen der Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern auf die Wendeschlaufen (Betriebswendeschlaufe Sandrain und Endwendeschlaufe Kleinwabern) verzichtet wird.

Zudem wird der Gemeinderat beauftragt abzuklären, ob der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder der Verzicht auf die Wendeschlaufen eine erneute Volksabstimmung in der Gemeinde Köniz nötig machen würden und ob diese zeitgleich mit einer Abstimmung über die Einzonung in Kleinwabern stattfinden könnte.

Die in der Motion aufgeführten Aufträge liegen gemäss der allgemeinen Zuständigkeitsregel des Gemeinderats in Art. 58 Gemeindeordnung (Führung, Planung und Koordination der Tätigkeiten der Gemeinde; Vertretung der Gemeinde gegen aussen) in der Zuständigkeit des Gemeinderats

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Pascal Arnold
Gemeindeschreiber

P. L. u