



**Parlamentssitzung 14. November 2011**

**Protokoll**

Schloss Köniz, Rosstall  
19.00 – 22.50 Uhr

**Vorsitz** Ursula Wyss (Grüne)

**Anwesend**

Annemarie Berlinger-Staub (SP)	Ruedi Lüthi (SP)
Bernhard Bichsel (FDP)	Anna Mäder (SP)
Adrian Burkhalter (SVP)	Urs Maibach (Grüne)
Christian Burren (parteilos)	Hans Moser (SVP)
Heidi Eberhard (FDP)	Heinz Nacht (SVP)
Mario Fedeli (SP)	Hansueli Pestalozzi (Grüne)
Liz Fischli-Giesser (Grüne)	Jan Remund (Grüne)
Thomas Frey (BDP)	Christian Roth (SP)
Martin Graber (SP)	Elisabeth Rüeegsegger (SVP)
Philippe Guéra (BDP)	Christoph Salzmann (SP)
Hermann Gysel (EVP)	Ronald Sonderegger (FDP)
Beat Haari (FDP)	Hugo Staub (SP)
Niklaus Hofer (SVP)	Stephie Staub-Muheim (SP)
Franziska Keller (BDP)	Mark Stucki (FDP)
Erica Kobel-Itten (FDP)	Barbara Thür (GLP)
Hanspeter Kohler (FDP)	Thomas Verdun (SVP)
Verena Koshy (CVP)	Markus Willi (SP)
Stefan Lehmann (SVP)	Ulrich Witschi (BDP)
Andreas Lanz (BDP)	Rolf Zwahlen (EVP)
Patrik Locher (EVP)	

**Entschuldigt**

**Gemeinderat** Luc Mentha (SP), Gemeindepräsident  
Ueli Studer (SVP), Vizepräsident  
Rita Haudenschild (Grüne)

Katrin Sedlmayer (SP)  
Urs Wilk (FDP)

**Sekretärin** Verena Remund

**Protokoll** Ruth Spahr

## Inhaltsverzeichnis

1. Protokoll der Parlamentssitzung vom 19. September 2011 .....	248
2. Kommissionsersatzwahlen.....	248
3. Tram Region Bern - Projektierung .....	248
4. Integrierter Aufgaben- und Finanzplan IAFP 2012 .....	265
5. Voranschlag 2012 .....	269
6. Reglement über die Ausrichtung von ökologischen Vernetzungsbeiträgen und von Beiträgen für schützenswerte Objekte und Landschaften - Aenderung .....	273
7. 0633 Postulat (jfk) "Anreize für energiesparendes Bauen".....	273
8. 0717 Postulat (SP) "Vaterschaftsurlaub für Gemeindeangestellte" .....	273
9. 0924 Postulat (Salzmann, Roth) "Keine Leere nach der Lehre! Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit" .....	274
10. 1107 Motion (Grüne, BDP, SP, EVP/CVP/GLP) "Neu bauen mit erneuerbarer Energie" .....	274
11. 1108 Motion (Grüne Köniz) "Fachstelle Veloverkehr" .....	274
12. Verschiedenes.....	274

## Begrüssung

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Ich begrüsse alle Anwesenden herzlich zur Parlamentssitzung. Im Speziellen begrüsse ich das neue Parlamentsmitglied, Adrian Burkhalter (SVP), der den zurückgetretenen Daniel Krebs ersetzt. Ich wünsche ihm viel Erfolg, Glück und Spass in der neuen Tätigkeit. Das Publikumsinteresse ist heute gross, was mich freut.

Es sind 40 Parlamentsmitglieder anwesend. Das Parlament ist somit beschlussfähig.

## Mitteilungen

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Die Akten für die Sitzung sind Ihnen am 20. Oktober 2011 zugestellt worden. Mit Nachversand per E-Mail haben Sie am 7. November 2011 die Unterlagen zu Traktandum 2, Kommissionsersatzwahlen erhalten. Auf Ihren Pulten liegt ein aktueller Sitzplan auf.

Das Publikum ist eingeladen, sich während der Pause bei den Getränken und der Pausenverpflegung zu bedienen.

## Traktandenliste

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Sind Anträge oder Fragen zur Traktandenliste anzubringen?

**Hanspeter Kohler (FDP):** Die FDP-Fraktion ist der Überzeugung, dass die Traktanden 4, "IAFP 2012" und 5, "Voranschlag 2012", nicht losgelöst von Traktandum 3, "Tram Region Bern - Projektierung", betrachtet werden können. Vor der Diskussion um den Projektierungskredit müssen in unseren Augen der IAFP 2012 und der Vorschlag 2012 bekannt sein. Wir müssen vor dieser Diskussion wissen, ob wir uns die Tramlinie überhaupt leisten können. Wir betrachten es als falsch, erst nach der Debatte über den Projektierungskredit über die Finanzen zu debattieren. Wir stellen den Antrag, die Traktanden 4 und 5 vor Traktandum 3 zu beraten.

**Gemeindepräsident Luc Mentha (SP):** Ich bitte Sie, den Antrag auf die Verschiebung von Traktandum 3 abzulehnen. Die Kostenschätzung für die Realisierung der Tramlinie 10 beinhaltet eine Kostenungenauigkeit von +/- 20 Prozent und wir rechnen für die Gemeinde Köniz mit Kosten von 18 Millionen Franken für die Realisierung der Tramlinie. Davon sind 12 Millionen Franken steuerfinanziert, die restlichen 6 Millionen Franken laufen über die Spezialfinanzierung Wasser/Abwasser. Im Mittel der letzten Jahre wurden im Bereich Verkehrsanlagen rund 3 Millionen Franken pro Jahr für die Realisierung von Verkehrsprojekten eingesetzt. Nimmt man an, dass die Tramlinie innert 6 bis 8 Jahren realisiert wird, wird der steuerfinanzierte Anteil von insgesamt 12 Millionen Franken, pro Jahr 1,5 bis 2 Millionen Franken ausmachen, was deutlich unter dem liegt, was dem Bereich Verkehr jährlich zur Verfügung steht. Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass die Realisierung der Tramlinie 10 aus finanzpolitischer Sicht für die Gemeinde Köniz tragbar ist. In den beiden IAFP 2014 und 2015 sind je 500'000 Franken für die Tramlinie eingestellt. Dabei handelt es sich um eine erste Annahme, die aber anlässlich der heutigen Diskussion nicht präziser gemacht werden kann. Es bestehen noch zahlreiche Unsicherheiten, die erst nach der Ausarbeitung des Bauprojekts klarer werden. Wenn das HRM 2 ab 2016 kommen wird, und davon wird ausgegangen, werden bei den Abschreibungen Entlastungen von rund 1,5 Millionen pro Jahr der Fall sein. Eine Umstellung der Traktandenliste bringt uns in der Diskussion um die Tramlinie 10 keine wesentlichen weiteren Erkenntnisse als die heute bestehenden.

**Niklaus Hofer (SVP):** Nach kurzer Rücksprache mit den Mitgliedern der Kommission Tramprojekte und mit der SVP-Fraktion empfehle ich den Parlamentsmitgliedern, den Antrag auf Umstellung der Traktandenliste abzulehnen. Gemeindepräsident Luc Mentha hat die Argumente für eine Ablehnung parket dargelegt.

---

## Beschluss

Der Antrag der FDP-Fraktion auf Verschiebung von Traktandum 3, "Tram Region Bern - Projektierung" nach Traktandum 5, "Voranschlag 2012" wird abgelehnt.  
(abgegebene Stimmen: Ablehnung grossmehrheitlich)

---

Die Traktandenliste wird genehmigt.

### 1. Protokoll der Parlamentssitzung vom 19. September 2011

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Auf Seite 242 ist in meinem Votum folgende Korrektur vorzunehmen: Anstelle des Begriffs "Fachstelle für Behinderung und öffentlicher Verkehr" ist die richtige Bezeichnung "*Fachstelle für Behinderte und öffentlicher Verkehr*" einzusetzen.

Das Protokoll der Parlamentssitzung vom 19. September 2011 wird mit der obgenannten Änderung genehmigt.

### 2. Kommissionsersatzwahlen (allfällige Akten: Nachversand)

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Wir haben zwei Ersatzwahlen in Schulkommissionen vorzunehmen. Die erste Ersatzwahl betrifft die Schulkommission Köniz/Schliern. Thomas Verdun (SVP), hat seine Demission per 31. Juli 2011 bekanntgegeben. Als Ersatz wird von der SVP-Fraktion Christine Burren, Gasel, parteilos, Sitzanspruch SVP, vorgeschlagen.

---

#### Beschluss

Parlamentspräsidentin Ursula Wyss erklärt die vorgeschlagene Christine Burren, Gasel, (parteilos), Sitzanspruch SVP, gewählt als Mitglied der Schulkommission Köniz/Schliern ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2014.

---

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Die zweite Ersatzwahl betrifft die Schulkommission Spiegel, wo Thomas Morf (SVP), seinen Rücktritt per 31. Juli 2011 bekanntgegeben hat. Als Ersatz schlägt die SVP-Fraktion Frau Natascha Jauernig, (parteilos) Sitzanspruch SVP, vor.

---

#### Beschluss

Parlamentspräsidentin Ursula Wyss erklärt die vorgeschlagene Natascha Jauernig, Köniz, (parteilos) Sitzanspruch SVP, gewählt als Mitglied der Schulkommission Spiegel ab sofort für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Juli 2014.

---

### 3. Tram Region Bern - Projektierung Kredit; Direktion Planung und Verkehr

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Die Parlamentsmitglieder waren zur Informationsveranstaltung Tram Region Bern vom 31. Oktober 2011 eingeladen. Mit den Sitzungsakten sind Ihnen der Bericht und Antrag des Gemeinderats zugestellt worden. Wir führen die Debatte wie folgt: Zuerst spricht der Präsident der Kommission Tramprojekte, danach folgen die Voten des Jugendparlaments, der Fraktionen und die Einzelvoten. Wir führen keine Detailberatung zum Bericht durch. Zum Schluss folgen die diversen Abstimmungen.

**Präsident Kommission Tramprojekte Niklaus Hofer (SVP):** Zuerst bitte ich Sie, eine im Bericht falsche Zahl zu korrigieren: Auf Seite 2 sind im zweiten Absatz die verbleibenden Kosten mit 7,28 Millionen Franken angegeben. Diese Zahl ist falsch und durch 12,88 Millionen Franken zu ersetzen.

Ich verzichte auf die Darstellung einer detaillierten Ausgangslage, weil diese dem Bericht zu entnehmen ist und ich anlässlich der Debatte über den Kredit zum Vorprojekte ausführlich über die Ausgangslage Bericht erstattet habe. Nach Ostermundigen und Bern hat heute das Könizer Parlament über den Projektierungskredit (K2) Tram Region Bern zu entscheiden. Die Gesamtkosten für die Projektierung von 22 Millionen Franken teilen sich wie folgt auf: Der Bund bezahlt 6,69 Millionen Franken, der Kanton 10,3 Millionen Franken, Bernmobil 2,16 Millionen Franken und die drei Gemeinden – Bern, Ostermundigen und Köniz – je 860'000 Franken. Nachdem der Kredit für das Vorprojekt bewilligt wurde, haben im Sommer 2009 die Arbeiten für die Ausarbeitung des Vorprojekts begonnen. Ende 2010 wurde das Vorprojekt auftragsgemäss abgeschlossen.

sen. Es zeigt die Machbarkeit der Umstellung von der Buslinie auf einen Trambetrieb auf. Ebenfalls zeigt es die Machbarkeit der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern auf. Das Vorprojekt Tram Region Bern zeigt auf, dass die Kosten doppelt so hoch ausfallen werden als in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aufgeführt. Wir sprechen heute über Realisierungskosten von 550 Millionen Franken mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent.

Aus diesem Grund beauftragte die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern zusammen mit der Behördendelegation, das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich sowie das Büro ewp AG in Effretikon damit, das Vorprojekt zu prüfen und ein Gutachten zu erstellen. Die Erstellung dieses Gutachtens stand unter der Leitung von Professor Weidmann und die wesentlichen Erkenntnisse und Folgerungen daraus sind: Die Umstellung von der Buslinie auf einen Trambetrieb ist strategisch sinnvoll. Unter Beachtung der Entwicklungsdynamik könnte die Umsetzung aber auch in Etappen erfolgen. Die gewählte Linienführung ist richtig. Geeignete Alternativen, die eine vergleichbar hohe Erschliessungs- und Betriebsqualität gewährleisten, sind nicht ersichtlich. Die Kostenschätzung ist realistisch und plausibel hergeleitet. Im Vergleich zu anderen Tramprojekten liegen die Kosten im üblichen Rahmen. Eine Kostenreduktion durch einen Verzicht auf Projektteile oder Anpassungen im Ausbaustandard sind grundsätzlich denkbar, aber mit Nachteilen in der Qualität des Verkehrs verbunden. Die Studie brachte ausserdem hervor, dass eine sinnvolle Etappierung des Projekts zu Entspannungen in der Finanzierungsproblematik führen kann. Grundsätzlich ist die Realisierung einer Tramlinie auf dem Könizer Ast nicht dermassen dringend ist wie in Richtung Ostermündigen. Heute noch offenstehende Unsicherheiten und Fragen bezüglich der definitiven Projektierung lassen sich im Rahmen des Bauprojekts klären. Das Vorprojekt muss nicht mehr überarbeitet und kann als abgeschlossen betrachtet werden. Ebenfalls wurden im partizipativen Planungsprozess auch die breite Öffentlichkeit und die Bevölkerung einbezogen. Sage und schreibe 260 Meldungen sind eingegangen, wovon 35 bereits im Vorprojekt berücksichtigt werden konnten. Die weiteren Meldungen werden im Verlaufe des Bauprojekt näher geprüft und eventuell eingebracht.

Welche Kosten entstehen für die Gemeinde Köniz? Gemäss Stand Vorprojekt liegen diese zurzeit bei 18 Millionen Franken. 12 Millionen Franken sind steuerfinanziert und 6 Millionen Franken über die Spezialfinanzierung Wasserversorgung und Abwasserentsorgung finanziert, d. h. über die Gebühren. Die Kosten für die Gemeinde Köniz werden sich auf mehrere Jahre verteilen, weil auch über mehrere Jahre hinweg gebaut wird. Wird die Tramlinie 10 nicht realisiert, würden für die Gemeinde Köniz nichtsdestotrotz so genannte "Ohnehin-Kosten" in der Höhe von rund 7,5 Millionen Franken anfallen. 3 Millionen Franken für die Sanierung der Schwarzenburgstrasse im Abschnitt Gemeindegrenze – Park Liebefeld, da dieser Abschnitt im Besitz der Gemeinde Köniz ist. 4,5 Millionen Franken werden für die Sanierung der Wasserversorgung und für die Abwasserentsorgung eingesetzt.

Zum Terminplan: Bewilligen wir heute den Projektierungskredit von 860'000 Franken, ist folgendes Vorgehen vorgesehen: In einer nächsten Phase wird das Projekt zur Baureife gebracht. Dazu wird ein Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag (Kostengenauigkeit +/- 10 Prozent) erstellt. Darauf basierend führt der Bund 2013/2014 das Plangenehmigungsverfahren durch. In dieser Phase werden nach Abzug der Bundesbeiträge, die definitiven Kostenanteile von Kanton, Gemeinden und Dritten für die Realisierung ermittelt. Der definitive Kostenanteil bildet die Grundlage für die Gemeindeabstimmung, die in der zweiten Hälfte 2014 in allen drei Gemeinden an einem gemeinsamen Abstimmungstermin stattfinden wird.

Was passiert bei einem Nein zum Kredit? Die Situation wird dann neu beurteilt werden müssen. Das Projekt kann in der geplanten Form nicht oder nur mit Abstrichen umgesetzt werden. Ebenfalls entstehen Probleme mit den Bundessubventionen, weil diese klar an einen Baubeginn im Jahr 2014 gebunden sind.

Die Kommission Tramprojekte hat am 7. November 2011 dreieinhalb Stunden getagt und eine sachliche, offene und korrekte Diskussion geführt. Hier die wichtigsten Diskussionspunkte: Stehen die Kosten von 550 Millionen Franken im richtigen Lot zum Nutzen, den eine Tramlinie bringt? Ist der Kanton Bern liquid genug, seinen im Geschäft festgehaltenen Anteil von 300 Millionen Franken zu bezahlen? Muss die Gemeinde Köniz einen Anteil an die zweite Tramachse in der Stadt Bern bezahlen? Das ist nicht der Fall, weil eine zweite Tramachse nicht Teil von Tram Region Bern ist. Übrigens ist nachgewiesen, dass Tram Region Bern auch ohne zweite Tramachse in der Innenstadt funktioniert. Kann der vorgesehene Kostenanteil für die Gemeinde Köniz in der Höhe von 18 Millionen Franken eingehalten werden? Wenn die Gemeinde Köniz Spezialwünsche anbringt, wird sie die Kosten dafür übernehmen müssen. Ein weiterer Punkt: Wie verhält sich die Tramlinie mit dem MIV (Motorisierter Individualverkehr)? Die Überholmöglichkeiten werden geringer, aufgrund des vorgesehenen 6-Minuten-Takts wird für den MIV aber mehr Raum vorhanden sein. Das Tram kann aber während der Ortsdurchfahrt

Köniz nicht überholt werden. Für den Langsamverkehr – Velo und Fussgänger – entstehen gewisse Einschränkungen, dazu liegt ein Antrag der Fraktion der Grünen Köniz vor, über den wir befinden werden.

Zum Wachstum: Mit der Realisierung von Tram Region Bern kann die Verdichtung nach innen gefördert werden. Dieses Ziel hat der Gemeinderat in der Ortsplanungsrevision bekanntgegeben. Ist das Mengengerüst der angestrebten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen in der Richtplanung bis 2030 mit jenem Mengengerüst relevant, das mit Tram Region Bern in Verbindung gebracht wird?

Zum Landverbrauch: Im Vorprojekt waren rund 20'800 m<sup>2</sup> Landverbrauch für die Realisierung der Tramlinie 10 angegeben. Heute liegen wir bereits einen Drittel tiefer, bei ca. 13'000 m<sup>2</sup>. Weshalb? Die Kommission Tramprojekte hat das Thema Landverbrauch an einer Kommissionssitzung intensiv diskutiert, an welcher die Problematik Muhlernstrasse thematisiert war. Ist es wirklich notwendig, die Muhlernstrasse dermassen zu verbreitern? Wäre eine Führung der Tramlinie ab dem Schlosskreisel nach Schliern im Mischverkehr möglich? Nach einigen Recherchen erweist sich diese Lösung als möglich. Gemäss Aussagen wird auf das Trottoir auf der rechten Seite der Muhlernstrasse von Köniz in Richtung Schliern verzichtet. Ebenfalls ist die geplante Tramwendeschleife Plattenweg nochmals geprüft worden und durch Optimierungen kann der Landverbrauch gesenkt werden. Ein weiterer Diskussionspunkt war die Prüfung von Alternativen zu einer Tramlinie. Wäre ein Einsatz von Doppelgelenkbussen im Vier-Minuten-Takt möglich? Diese Lösung bringt keine Verbesserung gegenüber der heutigen Situation. Ist der Ausbau der Bahnlinie S6 genau betrachtet worden? Ein Ausbau auf einen 15-Minuten-Takt ist in den Jahren 2020 – 2025 geplant, bedingt jedoch einen Ausbau des Bahnhofs Bern. Ebenfalls wurde ein 7,5-Minuten-Takt auf der S6-Linie geprüft worden, der jedoch absolut nicht möglich ist, weil damit die Bahnübergänge zu oft geschlossen wären.

Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern muss vorangetrieben werden, weil in diesem Gebiet mit der Überbauung des Bächtelenackers, der Aufstockung der Häuser am Nesslerenweg und dem beabsichtigten Ausbau im Metas (Bundesamt für Metrologie), diverse Entwicklungen im Gange sind. Weshalb ist die Tramlinienverlängerung kein so genanntes A-Projekt? Die Massnahmen zu Tram Region Bern sind 2007 eingegeben worden, die Entwicklung in Wabern wurde aber erst zu einem späteren Zeitpunkt beschlossen.

Die Kommission Tramprojekte empfiehlt dem Parlament mit 4 Ja- gegen 5 Nein-Stimmen, den Projektierungskredit (K2) Tram Region Bern abzulehnen.

**Gemeindepräsident Luc Mentha (SP):** Als Gemeindepräsident und Mitglied der Behördendelegation nehme ich zu wirtschaftspolitischen Aspekten dieses Geschäfts Stellung.

Tram Region Bern ist ein wichtiges Element in der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unserer Gemeinde. Wir wollen damit das angestrebte Siedlungswachstum in den bereits bebauten Zentren – an Orten, die gut durch den öV (öffentlichen Verkehr) erschlossen sind – durch Verdichtungen nach innen erreichen. Was ist damit gemeint? Anhand von konkreten Beispielen, die kürzlich in der Presse publiziert waren und den Bericht des Gemeinderat noch präzisieren, kann das aufgezeigt werden: Auf dem Areal der ehemaligen Forschungsanstalt Liebefeld findet diese Woche der Spatenstich für den Bau eines Bürogebäudes mit mehr als 700 Arbeitsplätzen statt. In einem Communiqué des Bundes war kürzlich im Zusammenhang mit der Verlagerung der Forschungsanstalt nach Posieux zu lesen, dass auf dem Areal des Bundes im Liebefeld nach dem Endausbau 2'700 Arbeitsplätze angesiedelt sein werden. Im Bereich des Areals Carba Nord war am 31. Oktober der Presse zu entnehmen, dass die Immobiliengesellschaft ein erstes Baubewilligungsverfahren für ein Gebäude mit rund 500 Arbeitsplätzen publizieren liess. Zwei weitere Etappen im gleichen Umfang werden folgen. Auf dem Areal Schwarzenburgstrasse Nord – bei der Station Liebefeld zwischen der S-Bahn und dem Park Liebefeld – wird mit dem Bau von Wohnungen für 100 Personen und Gebäuden mit rund 300 Arbeitsplätzen gerechnet. Der Präsident der Kommission Tramprojekte hat bereits den vom Bund vorgesehenen Ausbau des Metas in Kleinwabern erwähnt. Ziel ist, dass die an diesen Orten Arbeitenden mit dem öV an ihre Arbeitsplätze gelangen. Dafür ist ein attraktives öV-Angebot nötig. Mit Bussen kann die Zunahme des Personenverkehrs nicht bewältigt werden. Tram Region Bern soll diese Dienstleistung zusammen mit dem Ausbau der S-Bahn übernehmen.

In den Grossräumen Zürich und Basel ist ein dynamisches Wirtschaftswachstum festzustellen und diese Räume verzeichnen in Bezug auf Arbeitsplätze seit Jahren höhere Zuwachsraten als der Grossraum Bern. Das liegt unter anderem auch daran, dass in diesen Wirtschaftsräumen der Ausbau des öV stark gepusht wird. Mit grossem Aufwand wird – mit Unterstützung von Bund und Kanton – in den öV investiert, was eines der Erfolgsmerkmale dieser beiden uns konkurrenzierenden Wirtschaftsräume ist. Mit Tram Region Bern bietet sich für uns die einmalige Chance, den öV zu fördern und damit den Wirtschaftsraum Bern zu stärken.

Ich liess mich persönlich davon überzeugen, dass Investitionen in den öV positive Entwicklungen auslösen können und erläutere Ihnen dies anhand von drei Beispielen: Der Hauptsitz der Versicherungsgesellschaft "Allianz Schweiz" ist mitten im Zentrum von Wallisellen auf einer ehemaligen Industriebrache erstellt worden. Dies aber erst, als entschieden war, dass die Glattalbahn dieses Gebiet durch den öV erschliesst. Wankdorf City Bern ist das zweite Beispiel. Auch hier handelt es sich um eine Industriebrache mitten im Siedlungsgebiet. Diese erweckte das Interesse von Investoren erst als die Stadt Bern den Ausbau der S-Bahn in Angriff nahm und die Verknüpfung mit den Linien von Bernmobil Tatsache wurde. Das dritte Beispiel stammt aus Köniz: Der Business Park der Swisscom. Die Swisscom entschied sich für den Standort im Liebefeld, nachdem wir Verbesserungen in der öV-Erschliessung in Aussicht stellten, die in der Folge umgesetzt wurden. Wenn wir interessante Arbeitsplätze und Unternehmungen in die Gemeinde holen und bestehende halten wollen – die Swisscom hat das Gebäude gemietet – müssen wir in den öV investieren. Damit erreichen wir auch, dass unser Steuerfuss moderat bleibt. Mit Tram Region Bern bietet sich für die drei Gemeinden – insbesondere aber für die Gemeinde Köniz mit dem Schwerpunkt Siedlungsentwicklung nach innen – die Chance, solche Entwicklungen auszulösen und abzusichern. Diese bleiben möglicherweise sonst aus, weil andere Standorte attraktiver sind, weil besser durch den öV erschlossen. Als Gemeindepräsident kämpfe ich für Arbeitsplätze in der Gemeinde, weil dies die Basis für die Prosperität unserer Gemeinde ist, wie auch für den Wohlstand unserer Einwohnerinnen und Einwohner. Ich hoffe, dass Sie heute mithelfen, dass wir die Wirtschaftskraft unserer Gemeinde stärken können.

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss** hält fest, dass das Eintreten unbestritten ist.

**Vertreterin Jugendparlament Ariane Blattner:** Ich bin selber tägliche Benützerin der Buslinie 10 und musste bereits oft das mühsame Gedränge zu Stosszeiten erleben. Die Busse sind voll und man kann von Glück sprechen, wenn man überhaupt noch Platz darin findet. Hat man Pech, muss man auf den nächsten warten. Ich kenne viele junge Personen, die aufgrund des Platzmangels in den Bussen auf das Auto umgestiegen sind, was in meinen Augen schade ist. Die Gemeinde Köniz wächst von Jahr zu Jahr und immer mehr Menschen ziehen in unsere Gemeinde. Viele neue Arbeitsplätze entstehen und genau deshalb ist es wichtig, dass die Gemeinde ein zusätzliches Verkehrsmittel erhält. Die Tramlinie nach Köniz und Schliern ist eine Investition in die Zukunft und langfristig gesehen die beste Lösung. Ein Tram bietet höhere Kapazitäten und ist aufgrund des Vortrittsrechts pünktlicher und dazu umweltschonender. Die Jugend der Gemeinde Köniz ist auf einen funktionierenden öV-Anschluss angewiesen, sei es für den Arbeitsweg, für den Schulweg oder für Freizeitaktivitäten.

Wir vom Jugendparlament Köniz befürworten den Projektierungskredit Tram Region Bern (K2), weil wir der Meinung sind, dass die Stimmbevölkerung – die öV-Benützer und –benützerinnen selber – über ein solch grosses gemeindeübergreifendes Projekt abstimmen sollen und die Vorlage nicht bereits im Parlament scheitern darf.

**Fraktionssprecher Hanspeter Kohler (FDP):** Wir haben nun gehört, dass die Realisierung der Tramlinie 10 eine einmalige Chance und eine Investition in die Zukunft ist. Ist dem so? Ich halte Folgendes fest: Immer wieder ist zu hören, dass die FDP Gegner des Trams ist. Wenn dem so wäre, weshalb stellen wir dann einen Rückweisungsantrag des Geschäfts mit formulierten Aufträgen?

Einige Bemerkungen zur Kostensituation: Wir erkennen den Bedarf einer Kapazitätserhöhung insbesondere während der Pendlerstosszeiten, wo Probleme vorhanden sind. Für uns ist jedoch das Kosten-/Nutzenverhältnis des geplanten Projekts aufgrund der finanziellen Situation – nicht nur unserer Gemeinde, sondern auch jener des Kantons – nicht gegeben. Wir können uns diese hohen Investitionen, 550 Millionen Franken und vielleicht noch mehr, nicht leisten. Die Beschreibung der Kostensituation in der Vorlage ist für uns zum Teil irreführend. So ist zu lesen: "Sanierungs- und Aufwertungsarbeiten können im Rahmen des Tramprojekts vergleichsweise günstig realisiert werden." Immer wieder ist von "Ohnehin-Kosten" die Rede. Wie hoch sind diese wirklich? Weiter ist zu lesen, dass die drei Gemeinden mit Ausnahme der Kosten für die Realisierung der Haltestellen nichts an den Trambau im engeren Sinn bezahlen müssen. Festgehalten wird aber: "An diesen Kosten partizipieren sie aber über den alljährlichen Kostenbeitrag für Investitionen und Betrieb des öffentlichen Verkehrs an den Kanton (Art. 12, Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr, BGS 762.4)." Liest man dies, könnte man der Meinung sein, die Realisierung der Tramlinie 10 durch die Gemeinde Köniz sei zum Nulltarif erhältlich. Wir streiten uns aber seit Monaten über Teile des Stabilisierungsprogramms, wie Beiträge an Bibliotheken, an die Spezsek Lerbermatt, über Einsparungen und Verzicht z. B.

auf das Könizerfest, die Reduktion des Winterdienstes. Wir diskutieren über Erhöhungen von Mieten für Schul- und Sportanlagen und von Einsparungen bei der Friedhofpflege. Auch wir haben solches gefordert. Der grosse Teil des Stabilisierungspakets ist gut und zeigt auf, dass die Mittel knapp sind. Nun soll man ja zu einem Kredit sagen, der massive Auswirkungen auf die Gemeindefinanzen hat. Das geht in meinen Augen nicht auf. Das geplante Projekt stellt eine sehr teure Maximalvariante dar. Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag mit folgendem Wortlaut zu unterstützen: "Die Fraktion der FDP. Die Liberalen stellt den Antrag auf Rückweisung des Projektierungskredits Tram Region Bern. Trotz der breiten Partizipation bestehen immer noch grosse Bedenken und offene Fragen zum Gesamtprojekt im Sinne des Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Mit der Rückweisung wird der Gemeinderat beauftragt, dem Parlament glaubwürdig die offenen Fragen in der Antragsbegründung zu beantworten und das Geschäft erneut dem Parlament vorzulegen. Die Antragsteller anerkennen den Bedarf einer Kapazitätserhöhung insbesondere in den Pendlerzeiten. Das Projekt wurde bisher von den Antragstellern mitgetragen. Die Gesamtprojektkosten von 550 Millionen Franken +/- 20 Prozent scheinen aber als zu hoch. Zudem sind die Projektkosten mit einer erheblichen Unschärfe behaftet. Im Bericht Weidmann wird explizit darauf hingewiesen, dass es Alternativen zum Tram gibt und dass diese vertieft abgeklärt werden sollten. Der Einsatz von Doppelgelenkbussen wäre z.B. günstiger und würde eine flexiblere Linienführung ermöglichen. Die Rückweisung an den Gemeinderat ist mit folgenden Aufträgen verbunden: Das Kosten-/Nutzen Verhältnis ist detailliert zu belegen. Es wird aufgezeigt, wie sichergestellt wird, dass der Projektierungskredit nicht überschritten wird. Ein Kontrollmechanismus zur Verhinderung von Kostenentgleisungen bei der Realisierung, wird skizziert. Mögliche Alternativen zur Tramlinie 10 sind seriös zu prüfen und dem Parlament mit einer entsprechenden Beurteilung vorzulegen. Dies mit zwei Zielen: Um die Handlungsalternativen im Falle einer Ablehnung des Projekts zu kennen. Um eine allfällig bessere Alternative in Bezug auf das Kosten-/Nutzen-Verhältnis auszuschliessen. Eine Beurteilung der geologischen Risiken im Raum Schliern, inklusive einer Aufstellung allfällig möglicher Mehrkosten. Die Vorlage eines Grobkonzept zur Verkehrsführung während der Bauzeit. Eine Zusicherung des Gemeinderats, eine unterirdische Fussgängerquerung im Zentrum Köniz (Coop – Migros) zu prüfen. Eine Zusicherung, eine Planung der Südumfahrung Niederwangen – Rubigen (Gurtentangente) unvoreingenommen zu prüfen oder diese Prüfung bei den entsprechenden Stellen zu veranlassen. Eine Offenlegung der Grundlagen zur Berechnung der Fahrgastzahlen und Alternativszenarien mit einer weniger starken Entwicklung. Eine Zusicherung, dass die Poller im Zentrum von Köniz spätestens bei Baubeginn endgültig entfernt werden."

Zum Zeitdruck: Man droht mit dem Verlust von Bundesgeldern. Nicht nur ich bezeichne dies als Trick der Exekutivbehörde. Hier wird ein künstlicher Zeitdruck aufgebaut. Wir dürfen uns aber nicht unter Druck setzen lassen. Den Mut zur Rückweisung an den Absender müssen wir haben. Wenn man will, ist noch genug Zeit vorhanden, um auf diese Fragen einzugehen.

Zum partizipativen Planungsprozess: Die Teilnahme von möglichst vielen Gruppierungen und Interessenvertretungen mag sinnvoll sein. Die Bildung einer politisch kritischen Meinung sollte auch am Schluss dieses Prozesses möglich sein und akzeptiert werden. Auch in den Medien war zu lesen, dass die Forderung einer Rückweisung befremdend wirkt. Was soll das? Man kann eine andere politische Meinung haben und vertreten, weil sonst der partizipative Planungsprozess zu einem Feigenblatt mutiert. Die Höhe des Projektierungskredits in den drei Gemeinden ist so gewählt, dass sich die Stimmbevölkerung nicht dazu äussern kann. Man will das Geschäft der Stimmbevölkerung erst dann vorlegen, wenn wiederum zusätzliche Mittel ausgegeben worden sind.

Zusammenfassend: Die Vorlage des Projektierungskredits bringt bei einer Annahme eine sehr kostspielige Maximalvariante ins Rollen. Wenn das Ganze einmal in Fahrt ist, wie will man noch bremsen? Im Jahr 2014 wird sich die Stimmbevölkerung zu den Krediten äussern können. Dannzumal wird es aber heissen, dass man nun bereits zweimal Ja gesagt habe und jetzt die Sache noch zu stoppen, sei nicht mehr möglich. Es ist besser, sich jetzt nicht unter Druck setzen zu lassen und das Geschäft zurückweisen, damit günstigere Alternativen ausgearbeitet werden können. Der Bericht des Gemeinderats zeigt auf, dass hier noch Möglichkeiten vorhanden sind. Wird der Rückweisungsantrag abgelehnt, wird die FDP-Fraktion dem Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) nicht zustimmen. Wird das Geschäft nicht an den Gemeinderat zurückgewiesen, soll zumindest die Stimmbevölkerung zu Wort kommen. Ein drohender Stichentscheid ist bereits geplant und das schreit in unseren Augen nach einer Volksabstimmung.

Das hier aufgezeigte Vorgehen mit einer Volksabstimmung zum richtigen Zeitpunkt würde eine vertiefte Diskussion auslösen und die weitere Planung des Grossprojekts besser legitimieren. Bei einem solch weitreichenden Projekt kann die Verantwortung unserer Ansicht nach im jetzigen Stadium nicht allein an die Volksvertretung delegiert werden.



**Fraktionssprecher Jan Remund (Grüne):** Die Realisierung der Tramlinie 10 ist eine einmalige Chance für die Gemeinde Köniz und die Region Bern. Sie ist zentral für die ökonomische und ökologische Entwicklung. Sie ermöglicht ein nachhaltiges Wachstum ohne Zersiedelung. Eine weitere Verdichtung von Liebefeld, Köniz und Wabern ist ohne Tram so nicht möglich. Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt auf, dass der Anstieg im öV stärker ist als in der Planung angenommen, auch wenn gleichzeitig die Bevölkerung und der Autoverkehr im Zentrum nicht so stark gewachsen sind. Eine Tramlinie ermöglicht auch die Umlagerung vom Auto auf den öV, was für eine enkeltaugliche Klima- und Energiepolitik notwendig ist. Zudem handelt es sich um ein zentrales Projekt für die gesamte Region – auch für das Zusammenwachsen. Die Buslinie 10 transportiert bereits heute sehr viele Personen. Sie transportiert bekanntlich mehr als alle Postautos im Kanton Bern zusammengezählt. Eine Tramlinie wäre gemäss Professor Weidmann bereits heute reif, denn ein Schienenfahrzeug bietet allgemein eine hohe Qualität an und bringt entsprechend mehr Leute zum öV. Die Verkehrszahlen von heute und die zukünftige Entwicklung sprechen deutlich für eine Umstellung.

Der Entscheid ist jetzt fällig, die Spielregeln des Bundes sind so gegeben. Man kann das Geschäft zwar zurückweisen und eine "Ehrenrunde" drehen, das bringt aber nichts. Lehnen wir das Geschäft jetzt ab, wird ein mindestens zehnjähriger Stillstand die Folge sein. Die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern wird weit herum gelobt, diese ist jedoch nur möglich, wenn wir jetzt dem Projektierungskredit (K2) zustimmen. Die Kosten sind in unseren Augen absolut tragbar und liegen im normalen Investitionsrahmen. Der grösste Teil der Mittel von Bund und Kanton sind zudem in Spezialfinanzierungen - wie wir das hier in Köniz bezeichnen würden – abgestellt. Ein Nein in Köniz würde nicht dazu führen, dass irgendwo Geld gespart wird, sondern diese Mittel würden andernorts für den öV eingesetzt. Aus unserer Sicht entpuppen sich die Bürgerlichen als Antiwirtschaftsparteien. Wir – die Grünen – sprechen von Wachstum, neuen Steuereinnahmen und von neuen Arbeitsplätzen und nicht die Bürgerlichen. Diese Politik zeugt in unseren Augen von sehr kurzfristigem lokalem Denken oder in gewissen Fällen von reiner Oppositionspolitik. "Dörflpolitik" mag ihren Charme haben, in diesem Fall ist sie aber für die Gemeinde Köniz schädlich. Auch eine diffuse Angst vor Urbanisierung darf nicht zu einer Ablehnung der Realisierung der Tramlinie 10 führen.

Die Gegenargumente können quasi alle widerlegt werden. Der Präsident der Kommission Tramprojekte, Niklaus Hofer, hat dies sehr schön gesagt. Er hat einige Punkte aufgeführt, die für die Realisierung der Tramlinie 10 sprechen. Die Kommission empfiehlt uns aber, den Kredit abzulehnen und das ist in meinen Augen eine fragwürdige Sache. Klar ist, dass die Tramlinie noch nicht genug geplant ist, es sind noch unreife Teile vorhanden. Um aber die notwendige Klarheit zu schaffen, ist der Projektierungskredit (K2) notwendig.

Gefordert wird der Ausbau der S-Bahn und dieser ist absolut notwendig, genügt aber nicht. In der ZMB war ersichtlich, dass der Ausbau von Bahn und Tram zusammengehören. Die Bahn allein ermöglicht die notwendige Feinerschliessung nicht. Auch Doppelgelenkbusse ermöglichen nur ein geringes Wachstum und behindern zudem die Autos massiv. Ein Wort zur Behinderung des MIV: Auch das geistert immer wieder herum, ist aber falsch, auch wenn es tausendmal wiederholt wird. Wie Niklaus Hofer gesagt hat, wird der Autoverkehr mit dem Tram besser durchs Zentrum kommen. 550 Millionen Franken sind sehr viel Geld, dieser Betrag betrifft jedoch die Realisierung der ganzen Tramlinie von Schliern bis nach Ostermundigen. Wir beraten hier aber den Projektierungskredit von 860'000 Franken für die Gemeinde Köniz oder höchstens über den Anteil der Gemeinde Köniz von 18 Millionen Franken für die Realisierung. Vergleicht man diesen Betrag mit der Aufwertung der Gebäude und die Ansiedlung von neuen Betrieben, sind diese Ausgaben bei weitem gedeckt. Der Druck für Einzonungen in Schliern wird mittelfristig leicht zunehmen, allerdings haben wir dieses Wachstum mit der Ortsplanungsrevision in der Hand. In den nächsten 10 Jahren sind keine Einzonungen vorgesehen. Der einzig grössere Verlierer ist der Langsamverkehr, d.h. die Velofahrenden. Dieser Verkehr wird schlechter durchs Zentrum kommen und wir werden einen Antrag für eine bessere Lösung des Veloverkehrs durchs Zentrum stellen.

Alle Studien, Verkehrsexperten und alle wichtigen Fakten sprechen für die Realisierung der Tramlinie 10. Irgendwie scheint mir bei den Argumenten der FDP-Fraktion der neblige Herbst die Weitsicht etwas genommen zu haben.

Die Fraktion der Grünen wird dem Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) einstimmig zustimmen. Es geht in unseren Augen darum, ob die Gemeinde Köniz in den Vorwärts- oder in den Rückwärtsgang schalten will. Im Parlament ist selten eine Abstimmung mit einer derart grossen Tragweite vorzunehmen und deshalb fordern wir alle auf, dem Projektierungskredit zuzustimmen oder sich im Zweifelsfalle zumindest der Stimme zu enthalten.

**Fraktionssprecherin Annemarie Berlinger-Staub (SP):** Wer regelmässig durchs Könizer Zentrum fährt, merkt seit Jahren, dass der Platz für den öV, für den MIV und für den Langsamverkehr knapp und knapper wird. Nicht nur uns Könizerinnen und Könizern ist dies aufgefallen, sondern auch den Spezialisten. So ist vor gut 10 Jahren eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) vorgenommen worden. In dieser Studie ist man zum Schluss gelangt, dass ein Tram auf der Linie 10 und eine Verbesserung des Takts der S-Bahn die Lösung für unsere Gemeinde und unsere Region ist. Nun sind wir bereits einen Schritt weiter. Wir sind am Punkt, den Projektierungskredit (K2) beschliessen zu dürfen. Die SP-Fraktion will diesen Projektierungskredit, wir wollen das Tram. Es handelt sich hier um eine einmalige Chance für die Gemeinde Köniz und es ist die Aufgabe des Könizer Parlaments, unsere Gemeinde für die Zukunft in die bestmögliche Ausgangsposition zu bringen. Die Gemeinde Köniz ist eine Agglomerationsgemeinde und deshalb müssen wir über unsere Gemeindegrenzen hinausschauen. Das Tram ist jenes Verkehrsmittel, das den überlasteten Bus am besten ersetzt und ist ein äusserst attraktives Verkehrsmittel. Ein Tram bietet mehr als doppelt so viel Platz wie ein Bus, das bedeutet weniger Störungen auf der Strasse und einen zuverlässigen Service für die Fahrgäste.

Tram Region Bern ist wichtig für die Region Bern; damit sie nicht irgendwann im Verkehr versinkt, müssen heute die Weichen gestellt werden. Die bestehende Situation ist nicht befriedigend. Wollen wir etwas daran ändern, müssen wir dies jetzt tun. Die Mittel von Kanton und Bund stehen jetzt bereit. Das eidgenössische wie auch das kantonale – übrigens beide bürgerlich – Parlament haben sich damit klar für eine Förderung des öV in den Agglomerationen ausgesprochen. Es ist unsere Aufgabe als Gemeinde, hier mitzutun und als Teil der Agglomeration Bern Hand für eine Verbesserung des öV zu bieten. Kulturland ist wertvoll, dieser Meinung ist auch die SP-Fraktion. Von uns stammt die Motion 0812 "Begrenzung der Bauzonen auf dem aktuellen Stand". Wir wollen nicht, dass aufgrund der Realisierung der Tramlinie in Köniz verstärkt gebaut wird. Wir wollen aber, dass die innere Verdichtung weitergeführt wird und deshalb ist ein attraktiver öV notwendig. Das Vorprojekt ist mit grossem Aufwand und sehr sorgfältig erarbeitet worden. Auf Fragen, Vorschläge und Einwände der Kerngruppe, aber auch der breiten Bevölkerung, ist rasch reagiert worden. Offene Fragen können im Rahmen des Bauprojekts geklärt werden. Hier wird sorgfältig und transparent gearbeitet. Wir sehen keinen Anlass, die Arbeiten der Spezialisten grundsätzlich zu hinterfragen.

Wir werden deshalb den Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion nicht unterstützen.

Natürlich sind Unsicherheiten vorhanden und gewisse Dinge werden nicht allen passen. Hier haben wir aber die Chance, mitzubestimmen, dass sich die Gemeinde Köniz weiterentwickeln kann. Lassen wir das Tram nicht abfahren, weil ein nächstes nicht in drei oder sechs Minuten kommen wird, sondern wir verpassen mit einer Ablehnung den Anschluss an die Region Bern. Die SP-Fraktion stimmt dem Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) zu.

**Fraktionssprecher Thomas Frey (BDP):** Die BDP-Fraktion ist für die Förderung des öV. Wir sind auch für umweltverträgliche und kosteneffiziente Verkehrslösungen und –projekte. Die Fraktion der BDP ist – analog der FDP-Fraktion – jedoch überzeugt, dass im vorliegenden Projekt das Kosten-/Nutzenverhältnis nicht gegeben ist. Bereits in der Stellungnahme zur Ortsplanungsrevision haben wir am 1. Februar 2011 schriftlich festgehalten, dass wir dieses Projekt mehr als infrage stellen, wie auch das Mengengerüst. Bereits dort haben wir gefordert, dass die S6 ausgebaut werden muss und auf diesem Trasse eventuell andere Verkehrsträger eingesetzt werden könnten. Wir fordern auch, dass der Langsamverkehr, der öV und der MIV als gleichberechtigte Verkehrspartner nebeneinander und möglichst entflechtet gefördert werden. Auch wenn das Tram und der S-Bahn-Ausbau realisiert werden, ist der Problembereich Gesamtverkehr, insbesondere in den Verkehrsknotenpunkten von Köniz und Wabern, noch nicht gelöst. Wir unterstützen klar und uneingeschränkt die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern. Leider handelt es sich dabei immer noch um ein so genanntes C-Projekt. Das Gesamtprojekt weicht in zu vielen und in wesentlichen Punkten von unseren Zielsetzungen in der Entwicklung für die Gemeinde Köniz ab. Das von uns geforderte moderate Wachstum kann mit den bestehenden Verkehrsmitteln bewältigt werden. Gemäss Professor Weidmann ist auf der Busachse um bis zu 15 Prozent zusätzlicher Personenverkehr möglich. Nehmen wir zusätzliche Kapazitäten auf der S6-Bahnstrecke hinzu – die bei den wichtigsten Entwicklungsschwerpunkten durchfährt – haben wir damit eine Lösung für den öV und vielleicht zusätzliche Kapazitäten auf der Schwarzenburgstrasse für andere Verkehrsträger.

Wir lehnen den Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) ab UND sind überzeugt, dass die Ablehnung der Mehrheit der Könizer Bevölkerung entspricht. Wir stützen diese Aussage auf spontan durchgeführte Passantenbefragungen im Zentrum von Köniz. Das Verhältnis betrug nach unserem Dafürhalten 70 zu 30 Prozent für die Ablehnung einer Tramlinie.

**Fraktionssprecherin Barbara Thür (GLP):** Auch die CVP/EVP/GLP-Fraktion stellte sich die Frage, ob ein weiterer Projektierungskredit wirklich Sinn macht. Unsere Antwort ist: Ja. Dieses Projekt ist zu wichtig als dass es zum jetzigen Zeitpunkt abgeschossen wird. Zu einem Zeitpunkt, wo noch Möglichkeiten bestehen, Schwächen auszubügeln und Verbesserungen vorzunehmen. Die Stimmbevölkerung soll 2014 zu einem zu Ende gedachten Projekt ja oder nein sagen können. Eine Volksabstimmung über den uns heute vorliegenden Projektierungskredit (K2) macht keinen Sinn. Auch wir haben noch kritische Punkte und Einwände anzubringen, wir unterstützen aber das Ziel und die Wirkung des Projekts: Eine Verdichtung gegen innen mit einem dazu geeigneten Verkehrsmittel.

Eine Rückweisung ist in unseren Augen nicht sinnvoll, wir werden dem Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) einstimmig zustimmen.

**Fraktionssprecher Thomas Verdun (SVP):** Die SVP-Fraktion hat das Tram-Planungsprojekt grösstenteils kritisch hinterfragt und muss den Planungskredit aus nachfolgenden Gründen ablehnen: Die SVP-Fraktion befürwortet und steht grundsätzlich ein für die Förderung und den Ausbau des öV, dies aber im Rahmen einer Verhältnismässigkeit. Wir erachten den Ausbau und die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern als sinnvoll. Wir sehen und verstehen auch die Notwendigkeit einer öV-Lösung für das stark wachsende Teilgebiet Liebefeld. Für Wabern und das Liebefeld muss zwingend eine angepasste Lösung gefunden werden. Da sind wir uns alle einig. Doch wenn ein Kind in einer Familie ein grösseres Paar Schuhe benötigt, werden nicht gleichzeitig jedem weiteren Familienmitglied, bis hin zu den Grosseltern, grössere Schuhe gekauft. Oder wenn ein Kind krank ist und dem Schulunterricht fern bleiben muss, muss nicht gleich automatisch die ganze Schulklasse solidarisch krank werden und den Arzt aufsuchen.

Nach unserer Auffassung verordnet das Projekt Tram Region Bern undifferenziert allen die gleichen Bedürfnisse bzw. Notwendigkeiten. Die Probleme von Ostermundigen und Bern sind nicht zwingend deckungsgleich mit denjenigen von Wabern, dem Liebefeld, Köniz und Schliern. Wenn das Liebefeld eine Lösung benötigt, heisst noch lange nicht, dass Köniz und Schliern über den gleichen Leisten geschlagen werden müssen. Das gleiche gilt für Wabern. Hier wurde in der Planung das A-Projekt mit dem C-Projekt unteilbar zusammengehängt. Eine Situation, welche die Entscheidungsfindung massiv eingrenzt und gar erpressbar macht. Eine Entweder-/Oder-Entscheidung finden wir in diesem Fall nicht unproblematisch. Nun geht es heute Abend eigentlich nicht in erster Linie um die Grundsatzdebatte Pro oder Kontra Tram, sondern um die Sprechung eines weiteren Planungskredits – so könnte man eigentlich meinen. Wird der Kredit gesprochen, können weitere Details in der bereits sehr weit fortgeschrittenen Planung ausgearbeitet werden. Wird er aber nicht gesprochen, wird das Projekt im bisher geplanten Vorhaben eingestellt. Das bedeutet, wir müssen uns eben doch Pro oder Kontra das Tram entscheiden. Es geht zudem nicht nur um die 860'000 Franken, welche die Gemeindefinanzen von Köniz belasten, sondern um Millionen, welche die bereits leere Kantonskasse zu finanzieren hat. Die Steuerzahler von Köniz sind bekanntlich auch Steuerzahler im Kanton. Demzufolge geht es heute Abend nicht nur um den genannten Kostenanteil von Köniz. Dies muss man sich klar vor Augen führen und man darf es nicht ständig schönreden oder so tun, als wäre der Kanton eine sponsorende Privatfirma. Auch wir haben Verantwortung für den Kanton Bern zu tragen.

Die Gesamtkosten von ca. 550 Millionen. Franken wurden auf der Grundlage des Vorprojektes mit einer Genauigkeit von +/- 20 Prozent genannt. Wer aber in den vergangenen Jahren die Bauprojekte des Kantons aufmerksam mitverfolgt hat weiss, dass die tatsächlichen Endkosten bei einer Realisierung wohl weit über den Voranschlag zu liegen kommen werden. Bereits heute würden die budgetierten Investitionen eine Verschuldung nach sich ziehen und die Gemeinde für Jahrzehnte belasten. Nicht zu vergessen sind die Folgekosten in noch unbekanntenen Höhen. Wirklich notwendige Gemeindeinvestitionen würden dadurch gestoppt oder sogar verhindert. Wollen wir unseren Nachkommen wirklich dieses Joch auferlegen? An dieser Tatsache ändert auch der nun zur Debatte stehende Projektierungskredit (K2) zum Zweck einer weiteren Detailplanung, nichts. Das Projekt ist in seiner Planung bereits so weit ausgereift, dass es keine bedeutungsvollen Neuerkenntnisse bringen kann. Projektberechnungen und Gutachten sagen bekanntlich aus, dass das Tram nach dessen Realisation, noch über Jahre, eventuell Jahrzehnte, hinweg rote Zahlen schreiben wird.

Dies wird zur Folge haben, dass der Druck für eine schnellere Amortisation und Auslastung des Trams steigen wird. Dies kann wiederum nur durch Bevölkerungszuwachs entlang der Tramlinien bewerkstelligt werden. Kommende Ortsplanungsrevisionen würden durch den Wachstumsdruck entscheidend beeinflusst und grossflächige Siedlungsbauten wären die logischen Folgen. Man muss kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass Schliern nicht mehr das Schliern von heute sein würde und das grüne Band zwischen Köniz und Schliern mehr Grau als Grün aufweisen wird. Was heute für viele Bürger eine grosse und geschätzte Lebensqualität

darstellt, wäre für immer verloren. Dadurch würde aber auch die Gemeinde Köniz, an dem was sie heute ausmacht und teilweise von anderen Agglomerationsortschaften einmalig unterscheidet, verlieren. Wer für das Tram ist, wie vorliegend bis Schliern geplant, muss konsequenterweise in naher Zukunft auch für grosszügiges Überbauen einstehen. Das können die doch eher scheinheiligen anmutenden Aussagen der Tram-Befürworter nicht schönreden mit: „Wir wollen in Köniz zu jedem m<sup>2</sup> Land Sorge tragen“. Oder ist damit nur der m<sup>2</sup> im eigenen Garten gemeint? Dabei stellt sich doch berechtigterweise die Frage: Wollen die Könizerinnen und Könizer ein solches städtebauliches Wachstum bis hinaus ins ländliche Gebiet? Bringt uns das Tram, das von unseren Gemeinderäten so euphorisch propagandiertes Wirtschaftswachstum wirklich? Wir meinen nein und mit dieser Meinung stehen wir bei weitem nicht alleine da. Die federführende Regierungsrätin, Frau Egger-Jenzer, mit der aus ihrer Sicht politisch korrekt eingefärbten Behördedelegation, präsentierte und kommunizierte das Tramprojekt von Anbeginn so geschickt suggestiv, als wäre die Realisation bereits beschlossene Sache. Ebenso wollte man die Bürgerinnen und Bürger belehren, dass ein Tram für Köniz das A und O für die Lösung der Verkehrsprobleme sei und zudem prosperierend für die Wirtschaft.

Tunnelblickähnlich wurde das Planungsheft in die Hand genommen und zielstrebig vorangeschritten. Bei der hoch angeschlagenen Marschgeschwindigkeit konnte es schon mal vorkommen, dass Landbesitzern, welche sich nicht sofort willig zeigten, ihren Besitz zugunsten des Projektes zu veräussern, kurzum die Zwangsenteignung angedroht wurde. Mit solcher Vorgehensweise bekunden wir grosse Mühe. Ebenso mit der politisch äusserst einseitig zusammengesetzte Delegation.

Betrachtet man den heutigen Stand des Tramprojekts durch das Liebefeld über Köniz nach Schliern, kann der objektive Beobachter feststellen, dass mit dem Tram kein Verkehrsproblem gelöst wird. Das Miteinander von öV, MIV und Langsamverkehr steht nach wie vor in einer Disbalance. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden nicht als gleichwertige Partner auf den Strassen von Köniz wahrgenommen, die unterschiedlichen Bedürfnisse nicht respektiert. Die Verkehrsüberlastungen in den Spitzenzeiten können nicht durch ein Tram, welches mitten auf der Strasse verkehrt, eliminiert werden. Geplante Pforten mit minutenlangen Wartezeiten für den MIV, die nur sehr bedingten Überholmöglichkeiten an Haltestellen, entschärfen die Stausituationen nicht im Geringsten. Die enorm wichtige Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrende kann ebenfalls nicht entscheidend verbessert werden.

Zusammengefasst: Das Preis-Leistungsverhältnis stimmt nicht. Nach unserer Meinung wurden zudem andere Verkehrslösungsansätze nur teilweise, nur sehr bedingt, nicht gleichwertig oder gar nicht durchleuchtet. Ganz schnell wurde auf eine Karte, die Karte Tram gesetzt. Dies bedauern wir sehr und wirft weitere Fragen auf.

Die eingeholte Machbarkeitsexpertise von Professor Weidmann sagt lediglich aus, dass das Bauvorhaben „Tram“, bei der erwünschten, vorgegebenen Wachstumssteigerung sinnvoll sein kann und die Kosten nach heutiger Berechnung realistisch sind. Mehr nicht. Weiter erläuterte Prof. Dr. Weidmann anlässlich der Präsentation seiner Arbeit, dass die momentane öV-Transportsituation ein Wachstum von ca. 10 – 15 Prozent ohne weiteres zulassen würde.

Die SVP Köniz trägt Verantwortung und wir sind nicht bereit mitzuhelfen, den Finanzkarren auf Kosten der Steuerzahler mit Schulden zu beladen und in den Graben zu lenken. Zweckoptimismus und der Wille zu finanzieller Risikobereitschaft, welche von links gerne mal zur Schau getragen werden, dienen uns und unseren Nachkommen nicht. Die SVP Köniz ist für ein gesundes, gezieltes und vernünftiges Wachstum. Wir helfen jedoch nicht mit, aufgedrängte Wunschprojekte und unrealistische Wachstumsvorgaben zu tragen. Für private Denkmäler besteht weder Bedarf noch Platz. Wir wollen den Einwohnern von Köniz und den kommenden Generationen, einen attraktiven Wohnraum bewahren und sichern. Mit dem Bau eines Trams, gemäss heutigem Projekt, verbauen wir uns im wahrsten Sinne des Wortes die Verkehrsarteria durch Köniz und tragen in Zukunft zur Eliminierung von X m<sup>2</sup> Grünflächen bei. Dies können und wollen wir nicht verantworten.

Die SVP-Fraktion ist grundsätzlich für die Förderung des öV. Doch wir bitten Sie eingehend, heute Abend den Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) nicht zu bewilligen. Dieses Projekt ist zu beenden, um für Schliern, Köniz, das Liebefeld und Wabern, ja für die ganze Gemeinde, eine wirklich gute, angepasste, verträgliche und finanziell tragbare Lösung zu finden.

**Liz Fischli (Grüne):** Ich komme nochmals auf Wabern zurück und dies mit einer Bitte. Ohne die Realisierung der Tramlinie 10 gibt es keine Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern. Sie ist ein integrierter Teil des Projekts Tram Region Bern. Das ist uns wiederholt deutlich erklärt worden und hat an sich nichts mit C- oder A-Projekten zu tun. Dank dem Kanton wird die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern so oder so ausgearbeitet, obwohl sie auf Bundesebene noch ein C-Projekt ist. Mit einem Nein zum vorliegenden Projektierungskredit würde deshalb

nicht nur nein zur Tramlinie 10 von Ostermundigen nach Schliern gesagt, sondern auch nein zu einer Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern. Diese würde für Jahrzehnte versenkt und DAS nicht etwa durch den Bund oder den Kanton, sondern durch das Könizer Parlament. Das zu einem Zeitpunkt, wo wir so nahe an der Realisierung sind wie noch nie zuvor. Ein solches Signal würde in Wabern schlicht von niemandem verstanden werden. Um so mehr als schliesslich die Stimmbevölkerung das letzte Wort zum Tram hat und wir alle bei der Ausarbeitung durchaus noch Kritik und Verbesserungen anbringen können. Mit einem Nein würde eine grosse Chance für eine nachhaltige Entwicklung, für eine gute Wohn- und Lebensqualität in den Quartieren und für gut erschlossene Arbeitsplätze vergeben, und das, wie gesagt, auf längere Zeit.

Wir gehören zur Hauptstadtregion Bern, das ist in Wabern vielleicht etwas stärker zu spüren, und sollten deshalb, gerade im Parlament, langfristig und vorausschauend planen. Wir brauchen das Tram als einen wichtigen Verkehrsträger für eine langfristig umweltfreundliche Bewältigung der heutigen Mobilitätsbedürfnisse in unseren Quartieren und in der ganzen Agglomeration. Die Mittel von Bund und Kanton, die genau für solche Projekte wie Tram Region Bern bestimmt und uns heute zugesagt sind, würden ansonsten anderswo im Kanton oder in der Schweiz verbaut, ohne dass bei uns eine Verbesserung für die Zukunft erreicht worden wäre.

Zur Bedeutung der Tramlinienverlängerung für Wabern: Wabern hat fast 7'000 Einwohnende und ist nach Köniz der grösste Ortsteil der Gemeinde; übrigens mit vielen guten Steuerzahlern. Die Tramlinienverlängerung wäre bereits heute notwendig, Wabern wartet seit über 50 Jahren darauf. Jetzt befindet sich die Tramwendschleife mitten im Ort. Der Wabern-Leist hat im Auftrag seiner Mitgliederversammlung 2009 in nur drei Wochen knapp 4'000 Unterschriften für die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern gesammelt und die Petition an Kanton und Bund übergeben. Die Tramlinienverlängerung wird von der Bevölkerung in Wabern getragen und deutlich gewünscht und unterstützt. Das habe ich in der letzten Woche wiederholt gehört, als bekannt wurde, dass das Tramprojekt in Köniz gefährdet sein könnte. Heute stehen die Chancen gut, dass die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern in der nächsten Tranche beim Bund für den Agglomerationsverkehr berücksichtigt werden kann. Denn die Entwicklungsschwerpunkte, die für Kleinwabern erwähnt worden sind, sind in der Ortsplanungsrevision und im regionalen Konzept enthalten und inzwischen beim Bund bekannt. Die Projekte Bächtelenacker und die Verdichtung am Nesslerenweg stehen vor der Inangriffnahme. Der Bund selber hegt Ausbaupläne beim Metas. Auch ein Sportplatz wird in diesem Gebietsteil gewünscht. Die Notwendigkeit für den regionalen Umsteigeknoten in Kleinwabern für das Gürbetal ist klar nachgewiesen und die Tramlinienverlängerung ist für die Familien in Kleinwabern als Schulweg wichtig.

Ich bitte Sie, dem vorliegenden Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) zuzustimmen und dem Tramprojekt eine Chance zu geben. Auch wir haben durchaus noch Verbesserungswünsche im Detail und werden diese bei der Ausarbeitung des Bauprojekts weiter einbringen und genau verfolgen. An Verbesserungen kann man aber nur nach einem Ja zum Projektierungskredit arbeiten.

**Bernhard Bichsel (FDP):** Der Herbstnebel habe die Sicht der FDP-Fraktion getrübt. Diese Aussage ist in meinen Augen gewagt, wenn berücksichtigt wird, dass der Anteil der Brillenträger in der Fraktion der Grünen gleich hoch ist wie in unserer.

Wir sind nicht gegen Wachstum, es muss aber finanzierbar sein. Der Vergleich der Region Bern mit der Region Zürich von Gemeindepräsident Luc Mentha ist relativ gewagt, weil der Raum Zürich nicht nur aufgrund des öV sehr dynamisch ist. Dieser Wirtschaftsraum an sich hat tiefe Steuern, verfügt über einen grossen Flughafen und ist generell wesentlich wirtschaftsfreundlicher. Man kann der Meinung sein, dass nach der Realisierung der Tramlinie ein Wachstum wie in der Region Zürich erfolgen wird, das muss aber nicht der Fall sein.

Ich gehe auf einige uns wichtige Argumente in Bezug auf Wirtschaftlichkeit und Kosten ein. Die FDP-Fraktion hat die in den Unterlagen aufgeführte Wirtschaftlichkeitsrechnung geprüft und wir möchten einiges dazu erwähnen. Zuerst ging man von einem Kostenrahmen von 260 Millionen Franken für die Realisierung der Tramlinie 10 aus. Heute sind es bereits 550 Millionen Franken, d. h. mehr als doppelt so viel. Die Kosten sind begründet, die Zahlen geben aber doch zu denken. Seit Projektierungsbeginn haben sich die Kosten nur in Richtung oben bewegt. Die betriebswirtschaftlichen Annahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung zeigen ausserdem, dass die Tramlinie mit einem 6-Minuten-Takt gar nie betriebswirtschaftlich rentieren wird, weil die Investitionskosten zu hoch sind. Das heisst, dass das Projekt billiger werden muss. Lösen wir uns von der Betriebswirtschaftlichkeit und betrachten die Volkswirtschaftlichkeit: Hier sind aus unserer Sicht grundsätzliche Fragen zu stellen. Man geht von einem Betrachtungszeitraum von 40 Jahren aus und rechnet mit einem Realzins von 2 Prozent. Dies obwohl wir uns an einem historischen Zinstiefpunkt befinden. Wie würde die Rechnung bei einer Verdoppelung oder gar

Verdreifachung des Zinses aussehen? Gemäss der Wirtschaftlichkeitsrechnung ist der volkswirtschaftliche Nutzen für die Benützer des Trams am höchsten. Da wird ein so genannter "Komfortgewinn" eingerechnet. Komfort ist hervorragend, leider aber keine wertschöpfende Tätigkeit. Aus meiner Sicht ist es gewagt, solches in eine volkswirtschaftliche Nutzenrechnung einzubeziehen, zumal sie sich in Millionenbeträgen niederschlägt. Der Mehrnutzen der Tramlinie 10 wird nur gegen die heute bestehende Buslösung aufgerechnet. Das ist für uns absolut unverständlich. Wie Hanspeter Kohler bereits erwähnt hat, ist die FDP-Fraktion nicht grundsätzlich gegen die Tramlinie 10 und wir sind klar der Meinung, dass eine Lösung notwendig ist. Die volkswirtschaftliche Rechnung muss aber aufzeigen, welche Variante die volkswirtschaftlich bessere ist. Dass etwas unternommen werden muss, ist unbestritten; die Prüfung von Varianten muss aber unbedingt nachgeholt werden. Gemeindepräsident Luc Mentha hat einleitend erwähnt, dass sich die Kosten für die Realisierung der Tramlinie über 6 bis 8 Jahre erstrecken. In der Wirtschaftlichkeitsrechnung wird mit einer Bauzeit von 4 Jahren gerechnet. Befasst man sich sehr vertieft mit den Dokumenten zur Tramlinie 10 stellt man fest, dass die Unterschiede punkto Informationen äusserst gross sind.

Das gibt uns zu denken und deshalb können wir nicht mit gutem Gewissen ja zum Projekt sagen. Ich bitte Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen. Die Hausaufgaben sollen zuerst richtig erledigt werden. Wir sprechen hier nicht über irgendein Kleinprojekt, sondern über eines das mehr als eine halbe Milliarde Franken kosten wird. Es ist unsere parlamentarische Pflicht, diese Sache seriös zu prüfen und Unterlagen einzufordern.

**Christian Burren (SVP):** Eine Feststellung: In der Gemeinde Köniz ist ein Bevölkerungswachstum von 800 Personen pro Jahr vorgesehen. Betrachtet man die Planzahlen des Projekts Tram Region Bern, wo bis 2030 mit einem zusätzlichen Passagieraufkommen von 60 Prozent gerechnet wird, stelle ich mir ernsthaft die Frage, wo diese Personen alle herkommen sollen. Soll die Tramlinie 10 kostendeckend bis nach Schliern betrieben werden, muss sie optimal ausgelastet sein und das bedingt zusätzliche Passagiere aus dem Raum Köniz-Schliern. Wo nehmen wir diese zusätzlichen Benutzer des öV her? Wollen wir so viele Passagiere generieren, muss zwangsläufig in diesem Raum neu gebaut werden. Das wird uns Bauern wertvolles Kulturland kosten. Wer heute ernsthaft daran glaubt, dass mittelfristig entlang der Tramlinie nicht gebaut wird, der irrt. Wir wissen, dass die Rentabilität der Tramlinie absolut von einer Vollausslastung abhängt. Ich glaube nicht mehr an den Storch und bin – trotz aller gegenteiligen Beteuerungen – felsenfest davon überzeugt, dass gebaut wird. Wie schon einmal gesagt: Unsere Kühe brauchen das Tram nicht. Aus diesen Gründen bin ich als Vertreter der Landwirtschaft gegen das Tramprojekt.

Ein weiterer Gesichtspunkt sind die Gemeindefinanzen. Der FILAG-Beitrag an den öV steigt bereits ohne die Tramlinie 10 von 2011 bis 2016 um 2 Millionen Franken, d. h. um 35 Prozent. Mehr Leistung muss bezahlt werden. Wie viel werden wir in den FILAG für den öV bezahlen müssen, wenn die Tramlinie Realität ist?

**Anna Mäder (SP):** Auch ich spreche in erster Linie als Bewohnerin von Wabern. Wie gehört, wartet Wabern schon sehr lange auf die Tramlinienverlängerung. Deshalb verwundert es auch nicht, dass der Wabern-Leist innert weniger Wochen knapp 4'000 Unterschriften für eine entsprechende Petition sammeln konnte. Damit wurde ein deutliches Zeichen gesetzt und die breite Unterstützung der Waberer Bevölkerung für die Tramlinienverlängerung klar bewiesen. Das hat auch seine Gründe. Die Tramwendschleife befindet sich heute quasi im Ortszentrum von Wabern und ein grosser Teil von Wabern ist nicht durch die Tramlinie erschlossen, d. h. die öV-Erschliessung ist dementsprechend schlecht. Das ist auch deshalb so problematisch, weil es sich genau um jenen Bereich von Wabern handelt, der in den nächsten Jahren weiterentwickelt werden soll. Ich spreche nicht von irgendwelchen abstrakten Zukunftsvisionen, sondern von ganz konkreten Projekten. Für die Überbauung Bächtelenacker ist die planungsrechtliche Grundlage von der Stimmbevölkerung gutgeheissen worden. Wir rechnen mit rund 200 neuen Wohnungen im Bächtelenacker. Vor kurzen haben wir Parlamentsmitglieder die Vorlage zur Verdichtung des Quartiers am Nesslerenweg der Stimmbevölkerung mit grossem Mehr zur Annahme empfohlen; die Abstimmung darüber erfolgt im Dezember. In weiterer Zukunft sind zwei weitere Projekte angedacht: Die geplante Erweiterung des Metas, die viele zusätzliche Arbeitsplätze nach Wabern bringen wird und die in der Ortsplanungsrevision vorsichtig ange-dachte schrittweise Siedlungsentwicklung im Balsigergut.

Ich weiss nicht, wie ich der Waberer Bevölkerung erklären soll, dass das Parlament bereits zwei geplanten Siedlungsverdichtungen zugestimmt hat, die Wabern deutlichen Mehrverkehr bringen werden, das gleiche Parlament aber nicht bereit ist, einem Kredit zuzustimmen, mit dem die Planung für die Tramlinienverlängerung so weit vorangetrieben werden kann, dass die Stimm-

bevölkerung die Möglichkeit hat, dazu Stellung zu nehmen. Damit bin ich an einem wesentlichen Punkt angelangt: Wir entscheiden heute und hier nicht darüber, ob die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern und die Tramlinie 10 nach Schliern gebaut werden. Wir entscheiden nur über einen Kredit, der es ermöglicht, die Projektierungsarbeiten so weit voranzutreiben, dass der Stimmbevölkerung ein konkretes Projekt vorgelegt werden kann. Es kann doch nicht sein, dass wir uns als 40-köpfiges Parlament das Recht herausnehmen, ein solch wichtiges Projekt für die ganze Region Bern in diesem Stadium "abzumurksen". Das würde weder von der Waberer Bevölkerung verstanden werden noch von der Region. Mir ist bewusst, dass die Tramlinienverlängerung in Wabern und eine Tramlinie durch Köniz relativ gute Unterstützung findet. Ideen kursierten, dass die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern vielleicht sogar eine bessere Chance für die Realisierung hätte, wenn der Projektierungskredit abgelehnt wird. Damit würde das Teilprojekt Wabern auf der Prioritätenstufe nach oben rutschen. Vor solchen Ideen warne ich. Diese Frage ist in der Kommission Tramprojekte eingehend diskutiert und von den Verantwortlichen beim Kanton klar und deutlich beantwortet worden: Wird der Projektierungskredit heute abgelehnt, bedeutet dies, dass der Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) für das ganze Projekt abgelehnt ist. Welche Auswirkungen dies für die anderen Teilprojekte in Bern und Ostermundigen hat, kann nicht festgestellt werden. Was aber bereits heute klar ist: Wenn die Gemeinde Köniz nicht einmal bereit ist, einem Projektierungskredit zuzustimmen, darf sie mit Bestimmtheit nicht damit rechnen, dass der Bund bereit ist, Investitionsgelder für die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern zu sprechen. Sagen wir heute nein, werden die Bundesgelder trotzdem fließen, mit Sicherheit aber nicht in die Gemeinde Köniz und damit auch nicht nach Wabern. Wer heute diesen Kredit ablehnt, lehnt die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ebenso klar und deutlich ab. Ich frage mich, ob wir uns das leisten können. Ich meine nein.

**Thomas Frey (BDP)<sup>1</sup>:** In Ergänzung zum Votum der BDP-Fraktion hier meine Stellungnahme als BDP-Vertretung in der Kommission Tramprojekte und in der Finanzkommission: Zu Beginn stand ich dem Projekt Tramlinie 10 positiv gegenüber. Heute empfehle ich die Ablehnung des Projektierungskredits. In den letzten 20 Monaten habe ich einen Prozess durchgemacht und festgestellt, dass das Tramprojekt die Verkehrsprobleme im Zentrum von Köniz nicht löst und Sachzwänge schafft. Das Kosten-/Nutzenverhältnis stimmt nicht. Wir wollen eine flexiblere Lösung mit Bussen anstelle des weniger flexibleren Trams auf einer Achse der Schwarzenburgstrasse, auf welcher bereits heute der Langsamverkehr, der öV und der MIV zu Hauptverkehrszeiten nicht ohne Stau zusammen verkehren können. Es stehen Zuwachsraten von über 20 Prozent beim MIV und von über 60 Prozent beim öV an. Wir erwarten zudem von Parlamentsmitglied Hugo Staub – Mitarbeiter beim Stadtplanungsamt Bern – die Quadratur des Kreises, indem er eine zweite Tramachse in der Innenstadt findet. Das Projekt Tramlinie 10 kostet – ohne die Realisierung einer zweiten Tramachse in der Innenstadt Bern – 550 Millionen Franken +/- 20 Prozent und ohne diese zweite Tramachse fährt das Tram nicht flüssig durch die Innenstadt.

Zur Finanzierung. Der Bundesbetrag ist auf 550 Millionen Franken plafoniert, d. h. alle zusätzlichen Ausgaben müssen selber finanziert werden. Der Bund bezahlt aber nicht so oder so 550 Millionen Franken, sollte das Projekt weniger kosten, sondern er bezahlt die Realkosten. Der Kanton macht uns glauben, dass 300 Millionen Franken in einem Topf darauf warten, für die Realisierung des Trams abgeholt zu werden. Dem ist nicht so. Der Präsident der Finanzkommission des Grossen Rats, Heinz Siegenthaler, versicherte mir, dass bisher im Grossen Rat nicht über 300 Millionen Franken für Tram Region Bern beraten und beschlossen worden ist. Auch bei der Finanzkommission liegt kein Antrag für ein solches Anliegen vor. Es mag sein, dass der Regierungsrat beabsichtigt, einen solchen Antrag zu stellen; bis heute ist diesbezüglich aber nichts beschlossen. Auch bei der Gemeinde Köniz macht man uns glauben, dass die Kosten dieses Projekts über die Laufende Rechnung abgewickelt werden können. Auf Kosten welcher anderer Investitionen? Etwa gar über eine Steuererhöhung? Man könnte unter Umständen – um das Budget ins Lot zu bringen – die Einnahmen von juristischen Personen heraufsetzen. In Köniz werden zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, diese Feststellung ist richtig. Wir sind uns aber bewusst, dass der allergrösste Teil dieser Arbeitsplätze solche beim Bund sind und damit landen keine zusätzlichen Steuereinnahmen von juristischen Personen im Topf der Gemeinde Köniz. Das Vorhaben, die vor einigen Jahren bereits sanierte Schwarzenburgstrasse vom Park Liebefeld bis zum Kreisel beim Schloss wieder aufzureissen und für 6 bis 8 Jahre erneut in eine Baustelle zu verwandeln – die ansässigen Geschäfte lassen grüssen –,

---

<sup>1</sup> An dieser Stelle wurde bei der Protokollgenehmigung eine Änderung verlangt

grenzt fast an Dekadenz. Vor allem wenn man bedenkt, dass im Wangental seit mehr als 20 Jahren auf die Sanierung der Freiburgstrasse gewartet wird.

Wir bitten Sie, den Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) abzulehnen.

**Hansueli Pestalozzi (Grüne):** Die FDP-Fraktion beantragt die Rückweisung des Geschäfts vor allem aus zwei Gründen. Das fehlende Kosten-/Nutzenverhältnis und die fehlende Abklärung von Alternativen. Das Kosten-/Nutzenverhältnis liegt im Bericht vor, so ist z. B. festgehalten, dass der volkswirtschaftliche Nutzen doppelt so hoch ist wie die Kosten und dabei sind die zusätzlichen Arbeitsplätze, die zu schaffen vorgesehen sind, noch nicht enthalten. Die Alternativen – mehr Busse, S-Bahn, usw. sind aus unserer Sicht genügend geprüft worden. Aus dieser Sicht werden wir den Antrag auf Rückweisung des Geschäfts ablehnen.

Wir Grünen wollen einen konstruktiven Weg gehen, denn auch wir stecken in einem Dilemma. Vor allem die Velofahrenden erfahren durch die Realisierung der Tramlinie Nachteile. Wie bereits geschildert, bringt die Tramlinie ökonomische, ökologische wie auch, aufgrund des eben-erdigen Einstiegs für Betagte und Behinderte, soziale Vorteile. Wir Grünen sind der Meinung: Wenn schon Wachstum, dann wenigstens ein ökologisch verträgliches. Das erreicht man mit der Realisierung der Tramlinie 10 und einer Verdichtung von Köniz nach innen. Dadurch kann insgesamt gesehen wertvolles Kulturland geschont werden. Ein Tram verbraucht ausserdem weniger Energie, verursacht weniger Lärm, erzeugt keine Luftverschmutzung, führt zur Erneuerung des Strassenbilds und – entschuldigen Sie den Ausdruck – wirkt einer gewissen "Verslumung" des Strassenbilds entgegen.

Gemäss heutigem Planungsstand, entsteht durch die Realisierung der Tramlinie 10 eine Verschlechterung ausgerechnet für den Veloverkehr, der eigentlich noch ökologischer ist als das Tram. Noch leiser, verursacht ebenfalls keine Luftverschmutzung, ist gesünder als die Benützung des Trams und birgt ein grosses Steigerungspotenzial. Genau dieser Veloverkehr wird nun benachteiligt. Zum Thema Kosten-/Nutzenverhältnis: Der Veloverkehr hat ein sehr gutes Kosten-/Nutzenverhältnis. Wir sind überzeugt, dass es noch bessere Lösungen gibt, als bisher im Vorprojekt ersichtlich. Vor allem die Haltestellen sind problematisch. Es kann doch nicht sein, dass sich Velofahrende auf einem schmalen Band von ca. 50 cm zwischen Tramschiene und einer relativ hohen Perronkante durchbalancieren müssen und das vielleicht noch mit einem Anhänger. Hier müssen wirklich bessere Lösungen als die im Vorprojekt aufgeführten gefunden werden. Ich denke an die Möglichkeit, Haltestellen auf der Rückseite mit dem Velo umfahren zu können, was nach meiner Beurteilung möglich sein sollte. Solche Lösungen bestehen bereits bei der Haltestelle Kursaal oder beim Helvetiaplatz. Wenn das nicht möglich ist, sind gut ausgebauten Parallelrouten zu schaffen, die Teil des Tramprojekts sein müssen.

Wir Grünen stellen den Antrag, den Antrag des Gemeinderats wie folgt mit einer Ziffer 2 zu ergänzen: "Im Bauprojekt Tram Region Bern muss sichergestellt werden, dass für die Velofahrenden keine wesentlichen Nachteile gegenüber der heutigen Situation entstehen. Die Situation der Velofahrenden wird als eigenes Thema im Bauprojekt erläutert." Im Bauprojekt müsste demzufolge die Situation für die Velofahrenden im Detail aufgezeigt werden. Aus unserer Sicht ist das ein wichtiger Punkt für die Akzeptanz des Tramprojekts in einer Volksabstimmung.

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Mir ist wichtig festzuhalten, dass das Projekt Tram Region Bern nicht erst gestern entstanden ist, sondern dass bereits umfassende Studien vorgenommen worden sind. Wenn ich die gehaltenen Voten Revue passieren lasse, habe ich den Eindruck, diese Idee sei gerade erst geboren worden und solle auf alle Fälle durchgeboxt werden. Das Tramprojekt ist in einem langen Planungsprozess entstanden, entwickelt vom Kanton in Zusammenarbeit mit der Region und den Gemeinden. Das gesamte Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung wurden betrachtet. Zuerst wurde das Agglomerationsprogramm "Siedlung und Verkehr" erarbeitet und danach die ZMB, in welcher die Kosten und Nutzen der einzelnen Möglichkeiten aufgeführt sind, die für die Zukunft ins Auge gefasst wurden. Genau diese bereits in der ZMB durchgeführten Abklärungen fordert die FDP-Fraktion mit ihrem Rückweisungsantrag. In der ZMB wurden 70 Varianten geprüft und davon wurden 6 für den öV weiterverfolgt und vertieft abgeklärt. Aus diesen 6 Varianten ist Tram Region Bern entstanden. Die Lösung heisst: "S + T", d. h. S-Bahn verdichten und Tram realisieren. Wenn nun eine Verdichtung des S-Bahn-Taktes für die S6 gefordert wird, ist das nicht so Hauruck möglich, weil dafür ein Umbau des Bahnhofs Bern unabdingbar ist. Die Tramlinie 10 kann schneller realisiert werden. Ohne S-Bahn-Verdichtung kann aber das Wachstum auf längere Sicht nicht aufgefangen werden.

Ich gehe noch auf einige Punkte der gehaltenen Voten ein. So wurde gesagt, dass für die Realisierung der Tramlinie 10 Steuererhöhungen notwendig seien. Wir haben jedoch klar aufgezeigt, wie die Kosten von 18 Millionen Franken aufgefangen werden können. Der Zeitdruck, jetzt ja zum Tram sagen zu müssen, sei ein Trick der Exekutive, wurde festgehalten. Dem ist



nicht so, sondern das ist Vorgabe des Bundes, der die Gelder bis spätestens 2014 spricht. Diese Mittel müssen bis zu diesem Zeitpunkt abgeholt werden, weil sie sonst einer anderen Region zugesprochen werden. Wir sparen nichts, wenn wir diese Mittel vom Bund nicht generieren. Wir haben aber hier und jetzt die Chance, mit Mitteln von Kanton und Bund für uns etwas zu realisieren. Wollen wir diese Mittel anderen zukommen lassen und an deren Bauvorhaben bezahlen? Auch wurde gesagt, dass die Prognose in Bezug auf das Wachstum nicht stimme und ein solches gar nicht gewünscht ist. In der Zunahme von 60 Prozent im öV ist die erhöhte Mobilität von uns allen enthalten. Wie verbrachten Ihre Eltern oder Grosseltern die Wochenenden oder die Ferien? Das hält keinem Vergleich mehr mit heute stand. Für den Ausgang geht man heute an einem Abend schnell nach Genf. Wir selber verbringen schnell ein Wochenende in Freiburg im Breisgau. Wir alle helfen beim Anstieg der Mobilität mit. Auch ist erwähnt worden, dass mit einer Buslösung eine Zunahme von 15 Prozent Kapazitätssteigerung möglich sei. In der Vorlage ist aber aufgeführt, dass von 2004 bis 2010 auf der Buslinie 10 die Fahrgastzahlen pro Jahr von 13 Millionen auf 15 Millionen gestiegen sind. Die 15 Prozent Kapazitätssteigerung sind somit bereits aufgebraucht. Ausgeführt wurde auch, dass der Druck in Richtung Schliern für Einzonungen stärker werde, weil die ausgegebenen Mittel irgendwie wieder hereingeholt werden müssen. Einzonungen können nur aufgrund eines Volksentscheids vorgenommen werden. Zurzeit besteht ein Moratorium für die laufende Ortsplanungsrevision, d. h. es wird kein Land eingezont.

Ich halte fest, dass für die Realisierung der Tramlinie 10 ein Volksentscheid in allen drei Gemeinden – Köniz, Bern und Ostermundigen – notwendig ist. Die Stimmbevölkerung kann auch nein sagen, wie z. B. beim ersten Anlauf zu Tram Bern West.

Zur Verdoppelung der Kosten von 260 auf 550 Millionen Franken: Diese sind klar aufgezeigt worden, auch in den Parlamentsunterlagen. In der ZMB waren gewisse Parameter nicht enthalten, wie z. B. die Sanierungen von Eiger- oder Viktoriaplatz oder der Ersatz von uralten Leitungen auf dem Gebiet der Stadt Bern. Professor Weidmann hat in seinem Fachexperten-Gutachten aufgeführt, dass die Kosten im Mittel anderer Tramlinien liegen. In Genf und Zürich wird teurer gebaut als in Bern.

**Hanspeter Kohler (FDP):** Zum Votum von Gemeinderätin Katrin Sedlmayer: Sie hat erwähnt, dass das Kosten-/Nutzenverhältnis gut abgeklärt worden sei. Liest man aber den Bericht Weidmann, sind insbesondere für den Raum Köniz Alternativen aufgeführt. Es ist nicht so, dass alles geprüft worden ist, sondern im Bericht werden Möglichkeiten aufgezeigt. Gemeinderätin Katrin Sedlmayer hat gesagt, dass der Zeitdruck kein Trick der Exekutive sei. Wieso wird aber so geplant, dass scheinbar Zeitdruck vorhanden ist? Aus unserer Sicht ist bewusst so geplant worden. Auch die FDP-Fraktion will einen konstruktiven Weg gehen. Wir wollen das Projekt deshalb zurückweisen, damit eine finanziell tragbare Lösung gefunden wird. Der neblige Herbst habe etwas die Weitsicht genommen, wurde erwähnt. Wir befanden anlässlich dieser Diskussion nicht im Nebel. Ich bitte Sie, dem Rückweisungsantrag zuzustimmen, denn wir wollen eine finanziell tragbare Lösung finden. Wir sprechen hier von 550 oder vielleicht noch mehr Millionen Franken.

**Christian Burren (parteilos):** Thomas Frey hat vorhin etwas gefragt, worauf noch keine Antwort gegeben worden ist. In meinen Augen ist es beängstigend, wenn der Präsident der Finanzkommission des Grossen Rats keine Kenntnis davon hat, ob 300 Millionen Franken zur Verfügung stehen. Vor der Abstimmung über den Rückweisungsantrag wünsche ich hier eine Antwort.

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Der Grosse Rat des Kantons Bern hat einen Investitionsrahmenkredit bewilligt, in dem die einzelnen Projekte nicht konkret aufgeführt sind, sondern es wird über einen Gesamtrahmenkredit abgestimmt. Tram Region Bern ist in diesem Investitionsrahmenkredit enthalten und er untersteht dem fakultativen Referendum, welches dazu aber nicht ergriffen worden ist. Der Regierungsrat hat diesen Rahmenkredit dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt, in dem die Mittel für Investitionen in den öV für vier Jahre enthalten sind. Dieser Rahmenkredit ist vom Grossen Rat bewilligt worden. Im Beschluss ist dargelegt, welche Investitionsprojekte anstehen. Tram Köniz und Ostermundigen waren 2009 mit den damals bekannten Kosten – 260 Millionen Franken – aufgeführt. Bei der Kreditsprechung kann der Regierungsrat zwischen den einzelnen Projekten schieben. Auch über die vierjährige Rahmenkreditperiode hinaus. Dies deshalb, weil es bei gewissen Projekten zu Verzögerungen kommen kann, neue Projekte auftauchen und die Kosten sich ändern können. Im nächsten Investitionsrahmenkredit, der wiederum vom Grossen Rat beschlossen wird, werden wieder Mittel für Tram Region Bern enthalten sein und es wird auf die Projektentwicklung eingegangen. Aber der Grundsatzentscheid zur Beteiligung an Tram Region Bern ist 2010 im Grossen Rat bereits ge-

fallen. Diese Mittel sind somit nicht nirgendwo, sondern im Investitionsrahmenkredit mit 260 Millionen Franken enthalten. Der Regierungsrat hat jedoch die Möglichkeit Mittel zu verschieben und er wird im neuen Rahmenkredit wiederum Mittel für Tram Region Bern bereitstellen. Beim damaligen Beschluss für Tram Region Bern war vieles noch unklar. So betrachtet fehlen 40 Millionen Franken.

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Zum Rückweisungsantrag wird das Wort nicht mehr ergriffen.

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Einige im Antrag enthaltenen Forderungen wurden bereits abgeklärt. So wurde das Kosten-/Nutzenverhältnis in der ZMB im Detail studiert, sowie Alternativen zum Tram. Abklärungen über z. B. die Verkehrsführung während der Bauphase können erst mit einem Ja zum Projektierungskredit abgeklärt werden.

---

### **Beschluss**

Der Antrag auf Rückweisung von Traktandum 3, "Tram Region Bern – Projektierung", wird abgelehnt

(abgegebene Stimmen: 25 gegen die Rückweisung, 7 dafür)

---

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Der Antrag der Fraktion der Grünen, den Antrag des Gemeinderats mit einer Ziffer 2 wie folgt zu ergänzen: "Im Bauprojekt Tram Region Bern muss sichergestellt werden, dass für die Velofahrenden keine wesentlichen Nachteile gegenüber der heutigen Situation entstehen. Die Situation der Velofahrenden wird als eigenes Thema im Bauprojekt erläutert", ist in meinen Augen verständlich. Es ist richtig, dass es zwischen Tramschienen und Velofahrenden zu Konflikten kommen kann. Ich bin aber nicht der Meinung, dass die Velofahrenden zu den "eigentlichen Verlierern" des Projekt gemacht werden, das ist etwas hart formuliert. Die Philosophie von Tram Region Bern ist es, für alle Verkehrsteilnehmenden Verbesserungen zu erreichen. Deshalb sind der velofahrende Langsamverkehr und der MIV stets Themen im Projekt.

---

### **Beschluss**

Der Antrag der Fraktion der Grünen, den Antrag des Gemeinderats mit einer Ziffer 2 zu ergänzen, wird angenommen)

(abgegebene Stimmen: 21 für den Antrag, 12 dagegen)

---

**Hanspeter Kohler (FDP):** Ein Projekt dieser Grössenordnung definitiv ins Rollen zu bringen, kann nicht nur an die Legislative delegiert werden. Dieses Grossprojekt benötigt eine bessere Legitimation durch die Stimmbevölkerung und das jetzt. Sagen wir heute ja zum Projektierungskredit, läuft es an.

Aus diesem Grund stellt die FDP-Fraktion folgenden Antrag: "Der Projektierungskredit Tram Region Bern (K2) wird gemäss Art. 35b der Gemeindeordnung den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorgelegt." Zusätzlich beantragen wir Abstimmung unter Namensaufruf.

**Stefan Lehmann (SVP):** Die SVP-Fraktion stimmt dem Antrag der FDP-Fraktion einstimmig zu. Auch wir haben nach Möglichkeiten gesucht, wie die Stimmbevölkerung in dieser Frage einbezogen werden kann. Ein Referendum ist nicht möglich, weil die Kreditsumme zu klein ist. Wir debattieren hier über ein wichtiges Projekt für die Zukunft der Gemeinde Köniz. Bereits seit längerer Zeit ist bekannt, dass die Abstimmung heute knapp ausgehen könnte, d. h. es könnte eine Patt-Situation entstehen. In diesem Fall darf in unseren Augen die Stimmbevölkerung als Schiedsrichter eingesetzt werden. Die Volksvertretung darf hier den Mut haben, die Stimmbevölkerung zu fragen, denn die Fakten liegen mehr oder weniger auf dem Tisch. Auch im Fall einer Ablehnung des Projektierungskredits hier im Parlament möchte ich die Meinung der Stimmbevölkerung einholen lassen.

**Jan Remund (Grüne):** Die Grünen Köniz sind für eine Volksabstimmung, aber nicht zum jetzigen Zeitpunkt. Aus unserer Sicht macht es jetzt keinen Sinn, die Stimmbevölkerung über ein unreifes Projekt abstimmen zu lassen. Die Volksabstimmung über Tram Region Bern wird 2014 stattfinden und das ist richtig. Zum jetzigen Zeitpunkt sind aber zu viele Details noch unklar und eine Volksabstimmung macht keinen Sinn.

**Thomas Frey (BDP):** Der Antrag für eine Volksabstimmung in dieser Sache zum jetzigen Zeitpunkt ist in unseren Augen gut. Die Aussage von Jan Remund, dass mit dem beantragten Projektierungskredit weitere Details geklärt werden, ist richtig. Mit dem vorgesehenen Projektierungskredit, werden die Planenden Details festlegen wie: Welche Leitung muss weg, welchen Durchmesser Rohre im Boden haben müssen oder wo die Masten gesetzt werden. Wo genau die Tramlinie durchfahren muss, wo sich die Haltestellen befinden werden, wie hoch die Randsteine sind; all dies wird festgelegt. Das Projekt als solches ist aber mit dem Abschluss des Vorprojekts und mit der Überprüfung durch Professor Weidmann klar definiert. Wir haben genug Fakten, um das Projekt der Stimmbevölkerung vorlegen zu können.

**Anna Mäder (SP):** In der nunmehr zweistündigen Debatte über den Projektierungskredit Tram Region Bern war immer wieder zu hören, dass zu wenig Fakten auf dem Tisch sind und deshalb eine Rückweisung notwendig ist. Nun plötzlich erklären dieselben Parteivertretungen, dass nun genügend Fakten vorliegen und deshalb die Stimmbevölkerung entscheiden soll. Ich verstehe diese Logik nicht ganz. Ich bin der Meinung, dass wir Parlamentsmitglieder als gewählte Volksvertretungen Verantwortung zu übernehmen haben. Wir debattieren hier über einen Kreditrahmen, der in unserer Kompetenz liegt. Ja, das Projekt ist wichtig, aber die Stimmbevölkerung soll dann über das Projekt entscheiden, wenn es konkret vorliegt. Die Aussage, dass nur noch einzelne Leitungen und solche Details projektiert werden, ist nicht richtig. Es geht noch um äusserst zentrale Fragen. So z. B. die genaue Lage der Tramwendeschleufe in Kleinwabern oder wie viel Landverbrauch wirklich notwendig ist. Auch in Schliern stellt sich Fragen nach dem realen Landverbrauch oder wo die Betriebswendeschleufe realisiert wird. Für die Gemeinde Köniz sind einige sehr zentrale Fragen noch nicht entschieden. Wie soll die Stimmbevölkerung über ein solch offenes Projekt entscheiden? Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen; die SP-Fraktion wird dies tun.

**Rolf Zwahlen (EVP):** Auch die CVP/EVP/GLP-Fraktion ist der Meinung, dass noch lange nicht alles bereit ist. Nicht nur Details sind noch nicht projektiert, sondern auch grundlegende Fragen können noch neu aufgerollt werden. Wir sollten hier einen konstruktiven Dialog führen und die im Projekt entdeckten Mängel wirklich formulieren. Wir sind der Meinung, dass eine Volksabstimmung im jetzigen Stadium mit zu wenig Fakten hinterlegt werden kann. Zur Erinnerung: Wir Parlamentsmitglieder und auch die Könizer Stimmbevölkerung haben weder das Recht noch die Kompetenz, über das Gesamtprojekt Tram Region Bern zu bestimmen.

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Ich bitte Sie, den Antrag für eine Volksabstimmung zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu unterstützen. Das Projekt ist noch nicht ausgereift genug und es wäre fahrlässig, die Stimmbevölkerung jetzt entscheiden zu lassen. Ich denke, dass die Stimmbevölkerung genug Vertrauen hat, Sie jetzt über den Projektierungskredit entscheiden zu lassen. Sie müssen sich fragen, ob Sie beim nächsten Stichentscheid im Parlament wiederum die Stimmbevölkerung bemühen wollen. Über den Kredit für Tram Region Bern wird die Stimmbevölkerung auf jeden Fall entscheiden können, aber erst dann, wenn er entscheidungsreif ist.

**Thomas Verdun (SVP):** Ich habe gehört, die Stimmbevölkerung habe weder das Recht noch die Kompetenz, zu entscheiden. Ich frage mich, ob wir hier im Saal die einzigen sind, die entscheiden können und die Stimmbevölkerung ist – entschuldigen Sie den Ausdruck – nicht fähig dazu. Mit diesem Projekt haben sich viele Stimmbürger bereits auseinandergesetzt und diese wissen um was es geht.

**Rolf Zwahlen (EVP):** Diese Aussage darf ich so nicht stehen lassen. Ich habe nicht gesagt, dass die Stimmbevölkerung nicht entscheidungsfähig ist, sondern dass die Stimmbevölkerung von Köniz nicht die Kompetenz hat, über das Gesamtprojekt Tram Region Bern zu entscheiden. Ich spreche der Könizer Stimmbevölkerung sicher nicht die Kompetenz ab, über 860'000 Franken entscheiden zu können. Genau das ist Gegenstand dieser Abstimmung hier im Parlament, nicht mehr und nicht weniger.

Da mehr als 10 Parlamentsmitglieder dies verlangen, wird dem Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf zugestimmt.

## Abstimmung unter Namensaufruf:

Für den Antrag, den Kredit Tram Region Bern von Fr. 860'000.00 der Stimmbevölkerung vorzulegen	Bernhard Bichsel, Adrian Burkhalter, Christian Burren, Heidi Eberhard, Thomas Frey, Philippe Guéra, Beat Haari, Niklaus Hofer, Franziska Keller, Erica Kobel, Hanspeter Kohler, Andreas Lanz, Stefan Lehmann, Hans Moser, Heinz Nacht, Elisabeth Rüegegger, Ronald Sonderegger, Mark Stucki, Thomas Verdun, Ulrich Witschi
Gegen den Antrag	Annemarie Berlinger-Staub, Mario Fedeli, Liz Fischli, Martin Graber, Hermann Gysel, Verena Koshy, Patrik Locher, Ruedi Lüthi, Anna Mäder, Urs Maibach, Hansueli Pestalozzi, Jan Remund, Christian Roth, Christoph Salzmann, Hugo Staub, Stephe Staub-Muheim, Barbara Thür, Markus Willi, Ursula Wyss, Rolf Zwahlen

**Beschluss**

Der Antrag der FDP-Fraktion, den Projektierungskredit der Stimmbevölkerung vorzulegen, wird abgelehnt. Die notwendige Zweidrittelmehrheit wird nicht erreicht.  
(abgegebene Stimmen: 20 für Annahme, 20 dagegen)

**Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP):** Nach langer Diskussion stelle ich fest, dass heute Abend niemand gesagt hat, es solle alles beim Alten bleiben. Wir sind uns einig, dass in der Gemeinde Köniz in Bezug auf den öV für die Zukunft grosser Handlungsbedarf besteht. Als Alternative wäre nur ein Wachstumsstopp für Köniz und Liebefeld möglich und ich gehe davon aus, dass das keine Vision sein kann. Zumindest in der Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision ist die Strategie der Verdichtung nach innen breit unterstützt worden. Konsens herrscht hier darüber, dass die weitere Planung für das Teilprojekt Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern nicht bestritten wird. Unterschiedliche Auffassungen bestehen hingegen über den Lösungsansatz einer Tramlinie 10 zwischen Bern und Schliern. Das eine, die Verdichtung nach innen, ist ohne das andere, der Ausbau des öV, nicht zu haben. Anlässlich dieser Diskussion wurde heute die Forderung, dass zur Lösung der zukünftigen Mobilität die Busse im 2-Minuten-Takt fahren sollen, nicht gestellt. Tramlinie hin oder her, die Entwicklung in den nächsten Jahren im Raum Köniz – Liebefeld wurde kurz aufgezeigt: In diesem Raum werden rund 4'000 neue Arbeitsplätze Realität. Fahren 80 Prozent davon mit dem öV an ihren Arbeitsplatz, sind für die Bewältigung in den Hauptverkehrsspitzen rund 40 zusätzliche Busse notwendig. Nimmt die Hälfte davon die S6, sind immer noch 20 zusätzliche Busse notwendig, d. h. alle 3 Minuten ein zusätzliches Fahrzeug. Lehnen wir den Projektierungskredit heute ab, wird das von mir geschilderte Szenario in einigen Jahren Realität sein und bleiben.

Der Bund hat vor 10 Jahren erkannt, dass der Verkehrsstau nicht am Gotthard entsteht, sondern hier in der Agglomeration. Für die Bewältigung der Verkehrsprobleme bewilligt er deshalb Mittel aus dem Infrastrukturprogramm. Packen wir diese Möglichkeit beim Schopf – wie andere Agglomerationsregionen auch –, uns bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme helfen zu lassen. Vorbei ist die Zeit, als die Berner aus falschem Stolz ihre Infrastruktur ohne fremde Hilfe realisiert haben. Das kann sich heute kein Kanton und keine Region mehr leisten, schon gar nicht der Kanton Bern. Wenn ich den Kanton anspreche, dann deshalb, weil es sich bei Tram Region Bern um ein kantonales Vorzeigeprojekt regionaler Zusammenarbeit handelt. Es ist das erste Mal, dass drei Gemeinden für ein gemeinsames öV-Projekt zusammenarbeiten und darüber abstimmen lassen werden. Man hört oft den Vorwurf, die Gemeinden pflegen ein "Gärtli-Denken" und jede schaue nur für sich. Genau das ist hier nicht der Fall. Die Verkehrsprobleme können nicht mehr in unserer Gemeinde allein gelöst werden, wir brauchen die Region dazu. Genau gleich geht es Bern und Ostermundigen.

Heute Abend hat niemand die Bedeutung der Region Bern für die wirtschaftliche Entwicklung im Kanton heruntergespielt. Mich überrascht aber, dass genau jene Parteien, die immer wieder die Wichtigkeit von regionaler Entwicklung und Zusammenarbeit betonen, das vorliegende Projekt grundsätzlich ablehnen. Wer will, dass diese Entwicklung langfristig innerhalb des bebauten Gebietes sichergestellt wird, setzt auf Tram Region Bern. Der Bund, der Kanton und die Gemeinden Ostermundigen und Bern wollen diese einmalige Chance mit der Zustimmung zum Projektierungskredit (K2) nützen. Ich appelliere an alle Parlamentsmitglieder, es den anderen Gemeinden, im Interesse unserer Gemeinde und der ganzen Region Bern, gleichzutun.

---

**Beschluss**

1. Für das Projekt Tram Region Bern, Projektierung (K2), wird ein Kredit von CHF 860'000.-- (inkl. MWSt.) zuzüglich allfälliger Teuerung zu Lasten Konto 2410.501.0123, „Tram Region Bern, Kostenübernahme aus Kostenteiler (K2)“ bewilligt.
  2. Im Bauprojekt Tram Region Bern muss sichergestellt werden, dass für die Velofahrenden keine wesentlichen Nachteile gegenüber der heutigen Situation entstehen. Die Situation der Velofahrenden wird als eignes Thema im Bauprojekt erläutert.
- (abgegebene Stimmen: 20 für Annahme, 20 dagegen, Stichentscheid der Parlamentspräsidentin für Annahme)
- 

**4. Integrierter Aufgaben- und Finanzplan IAFP 2012**

Kenntnisnahme; Direktion Präsidiales und Finanzen

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Mit den Sitzungsakten ist Ihnen der Bericht und Antrag des Gemeinderats zugestellt worden, sowie der IAFP. Wir gehen wie folgt vor: Nach dem Votum des Referenten der Finanzkommission wird sich der Referent der GPK zum Controlling der Legislaturplanung äussern. Danach folgen die Voten der Fraktionen und der Parlamentsmitglieder. Anschliessend an die Detailberatung folgt die Kenntnisnahme.

**Referent Finanzkommission Christian Burren (parteilos):** Die Finanzkommission liess sich den IAFP an ihrer Sitzung vom 31. Oktober 2011 erläutern. Ich danke dem Gemeinderat und der Verwaltung für die gute Zusammenarbeit und geleistete Arbeit.

Wir haben auf die Detailbetrachtung der Fokus-Produktgruppen verzichtet. Diese Aufgabe hat die GPK vorzunehmen. Hingegen haben wir den Finanzplan 2012 näher betrachtet. Es ist festzustellen, dass sich die Aufwandüberschüsse der einzelnen Jahre gegenüber dem letztjährigen Finanzplan massiv verringert haben. Im Finanzplan 2010 wurde mit einem relativ grossen Verzehr unseres Eigenkapitals gerechnet, was bis ins Jahr 2016 zu einem Bilanzfehlbetrag von knapp 10 Millionen Franken geführt hätte. Im uns nun vorliegenden Finanzplan 2011 geht man hingegen nur noch von einer minimalen Schrumpfung des Eigenkapitals bis ins Jahr 2016 aus, d. h. das Eigenkapital liegt bei 12 Millionen Franken. Wir stellen fest, dass sich das Ergebnis des vorliegenden Finanzplans gegenüber der Version aus dem letzten Jahr bis ins Planjahr 2016 um 22 Millionen Franken verbessert hat.

Was führte zu dieser Veränderung? Ein Punkt sind die Massnahmen des Stabilisierungsprogramms, die ihre Wirkung zwar nicht kurzfristig, aber bis 2016 zeigen. Aufgrund der Rechnung 2010 kann mit höheren Steuereinnahmen gerechnet werden. Im Investitionsbereich ist eine gewisse Zurückhaltung an den Tag gelegt worden, sie sollten aber nicht allzu stark sinken. Auf der Aufwandseite geben die Zahlen des FILAG (Finanz- und Lastenausgleich) zu denken. Wir werden, gegenüber der heutigen Situation, in den nächsten 5 Jahren rund 11 Millionen Franken (21 Prozent) mehr in den FILAG bezahlen müssen. Für den Lastenausgleich im Bereich Sozialhilfe haben wir dem Kanton 4 Millionen Franken mehr zu bezahlen, für den öV sind es 2 Millionen Franken. Die höheren Steuereinnahmen werden somit vollständig von höheren Zahlungen in den FILAG aufgebraucht. Trotz höherer Steuererträge entsteht kein zusätzlicher Spielraum für die eigentlichen Gemeindeaufgaben. Diese Tatsache stimmt uns nachdenklich.

Zum IAFP generell: Dieser wird zurzeit auf seine Wirkung und den Nutzen überprüft und evaluiert. Die Finanzkommission wird sich an ihrer nächsten Sitzung vom 28. November 2011 zum ersten Mal mit der Evaluation befassen. Wir haben vorgesehen, die Fokus-Produktgruppen nach vier Jahren neu zu bestimmen, sind jedoch der Meinung, dass es keinen Sinn macht, dies bereits jetzt vorzunehmen. Wir möchten damit bis nach der Evaluation warten, wenn ersichtlich ist, wie mit dem IAFP weiter vorgegangen wird.

Die Finanzkommission empfiehlt dem Parlament, mit 5 Stimmen zustimmend und 2 Stimmen teilweise zustimmend Kenntnisnahme vom IAFP 2012 Kenntnis zu nehmen. Die Finanzkommission bekräftigt aber: Wir halten daran fest, dass unsere Finanzen bis 2014 im Lot sind und ausgeglichene Budgets vorgelegt werden können.

**GPK-Referent Rolf Zwahlen (EVP):** Die GPK hat in Bezug auf den IAFP einzig den Controllingbericht zu den Legislaturzielen, Seiten 201 ff, beraten. Die GPK empfiehlt dem Parlament mit 7 : 0 Stimmen, vom Controllingbericht zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Einige Zusatzinformationen aus der Diskussion und Prüfung durch die GPK.

Ziel 3.3.2: Der Innenausbau des Jugendtreffs im Liebefeld wird durch die Jugendlichen selber ausgeführt, Das Lokal ist den Jugendlichen zu diesem Zweck übergeben worden. Ob die Eröffnung noch vor Ende 2011 stattfinden wird, liegt in den Händen der Jugendlichen. Zu diesem Thema ist noch die Frage der Realisierung eines Fussgängerstreifens vom Park Liebefeld zum Jugendtreff über die Schwarzenburgstrasse offen. Die Verhandlungen mit dem Kanton sind im Gang.

Ziel 4.3.1 Sporthallen Weissenstein: Bis Ende Jahr kann realistisch mit dem Abschluss des Baubewilligungsverfahrens gerechnet werden.

Ziel 9.2.1: Die Umsetzungsarbeiten betreffend das Personalreglement sind auf Kurs, d. h. das total überarbeitete Reglement wird per 1. Januar 2012 in Kraft gesetzt.

Wir danken dem Gemeinderat und der Verwaltung für die Übersicht zum Stand der Legislaturziele.

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss** hält fest, dass das Eintreten obligatorisch ist.

**Fraktionssprecher Heinz Nacht (SVP):** Die SVP-Fraktion wird vom IAFP 2012 teilweise zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Drei Punkte sind uns besonders aufgefallen: Gemäss Investitionsplan (IVP) steigen die Steuereinnahmen 2012 auf 105,5 Millionen Franken, 2013 auf 108,5, 2014 auf 111, 2015 auf 113 und 2016 auf 116 Millionen Franken, was fast 13 Prozent mehr Steuereinnahmen entspricht. Hört man aber rundherum, was in der Wirtschaft zurzeit geschieht, fragen wir uns, ob diese Annahmen nicht allzu optimistisch sind. Weiter stellt sich uns bei den Investitionen ein grosses Fragezeichen: Der Investitionsanteil sinkt von zurzeit 10,31 Prozent auf unter 8 Prozent im Jahr 2016. Gemäss Wertungstabelle aber sind bereits 10 Prozent schwach. Das gibt uns und dem Könizer Gewerbe zu denken. Eine Klammerbemerkung: Wir haben vorhin dem teuren Projektierungskredit zugestimmt, d. h. wie viel der dann noch kleinen Investitionssumme wird durch die Realisierung der Tramlinie gebraucht? Weiter sind wir der Meinung, dass der ausgewiesene Aufwandüberschuss zwar nur klein ist, es wäre jedoch ein guter Fingerzeig der Bevölkerung gegenüber, wenn zumindest versucht wird, die Rechnungen ausgeglichen zu gestalten. Ich habe letzte Woche dem Vortrag von Rudolf Strahm gut zugehört, als er sagte, dass eine ausgeglichene Rechnung der wichtigste Faktor für eine Gemeinde ist. Aus meiner Sicht ist es eine schlechte Voraussetzung, wenn man stets ein zwar kleines, aber doch ein Defizit ausweist. Man soll nicht mehr Geld ausgeben als man einnimmt. Die jeweils kleinen Defizite haben zur Folge, dass das Eigenkapital bis 2016 unter 11 Millionen Franken sinken wird.

**Fraktionssprecher Andreas Lanz (BDP):** Die BDP-Fraktion wird teilweise zustimmend Kenntnis vom IAFP 2012 nehmen.

Einerseits danken wir dem Gemeinderat, dass er bei der Erstellung des IAFP nicht der Versuchung erlegen ist, ein positives Resultat zu ermgeln. Ein solches Vorgehen würde das Instrument IAFP massiv beschädigen und entwerten, weil der Glaube daran fehlt. Wenn wir andererseits vom IAFP 2012 nur teilweise zustimmend Kenntnis nehmen, ist das so, weil in unseren Augen das erklärte Ziel eines ausgeglichenen Haushalts bis 2014 gemäss IAFP noch nicht erreicht werden kann. Die Verbesserungen gegenüber dem IAFP 2011 sind nicht zu übersehen. Damit das erklärte Ziel eines ausgeglichenen Haushalts bis 2014 aber erreicht werden kann, bleibt noch einiges zu tun.

**Fraktionssprecher Mark Stucki (FDP):** Die Diskussion des IAFP stellt uns immer wieder vor eine gewisse Herausforderung, die vielleicht etwas symptomatisch für das Geschäft ist: Entweder verbeisst man sich in Details und muss zur Kenntnis nehmen, dass zumindest keine unmittelbare Einflussnahme möglich ist. Oder man sondert am Rednerpult einige mehr oder weniger wichtige Allgemeinplätze ab und wird so dem aufwändigen und wichtigen Instrument nicht gerecht.

Ich versuche auf beides zu verzichten. Was Not tut, ist im Gang. Das Instrument IAFP wird überprüft und hoffentlich – vor allem der Planungsbeschluss – genau unter die Lupe genommen. Ich habe den Verdacht, dass hier ein parlamentarisches Mittel geschaffen worden ist, das eine gar nicht existente Lücke perfekt schliesst. Ebenfalls zentral scheint mir, dass der IAFP als Informationshintergrund von Kommissionen, von Fraktionen und von einzelnen Parlamentsmitgliedern hervorgenommen wird. Die formelle Kenntnisnahme hingegen ist für uns nicht der zentrale Moment beim IAFP. Formal bildet er ab, was er abbilden soll und erfüllt somit seinen Auftrag. Ich möchte hier nicht vergessen, der Verwaltung für eine grosse Arbeit zu danken, die zwar keine hohen Wellen wie ein Tram wirft, aber wichtig, richtig und sinnvoll ist. Materiell mag man aus politischen Gründen bei Zustand und Entwicklung des einen oder anderen Produkts,

bei der einen oder anderen Investition, nicht immer absolut einverstanden sein; es ist aber – ausser wenn fundamentale Entwicklungen sichtbar würden – nicht der Ort, hier eine sachpolitische Detaildebatte über einzelne Posten zu führen.

Etwas anders sieht es aus Sicht der FDP-Fraktion bei der Finanzplanung aus, wobei man auch hier aufpassen muss, die Zahlen nicht einfach als die absolute Wahrheit zu nehmen. Es handelt sich um eine Prognose, die auf Annahmen basiert, die Morgen oder in zwei Monaten bereits ganz anders aussehen können. Trotzdem gibt der Finanzplan eine grobe Bahn vor, und er ist ein Stück weit eine politische Willenserklärung des Gemeinderats. Hier stellen sich uns einige Fragen. Angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung haben wir den Eindruck, dass der Finanzplan allenfalls von zu optimistischen Annahmen auf der Einnahmenseite ausgeht. Wir sehen, dass das seco in fast regelmässigen Abständen seine Entwicklungsprognosen nach unten korrigiert. Frappant sind die problematischen Einflüsse des FILAG und auch Tram Region Bern könnte gewisse Unwägbarkeiten mit sich bringen. Gleichzeitig haben wir ein durchaus sachpolitisches Problem: So lange im Finanzplan Massnahmen des Gemeinderats eingeplant sind, die wir fundamental ablehnen, können und wollen wir nicht uneingeschränkt ja zum Plan sagen. So wenig wie wir in diesem Zustand neue Ausgaben und Grossinvestitionen einfach abnicken werden. Der Finanzplan gibt uns in dem Sinn den Auftrag, nicht bequem zu werden, weitere Effizienzsteigerungen zu suchen, Sparmöglichkeiten unideologisch zu hinterfragen, neue zu suchen, sinnlose und unechte zu verwerfen. Defizite, wie in den nächsten Jahren geplant, müssen mit allen Mitteln verhindert werden.

Die FDP-Fraktion nimmt teilweise zustimmend Kenntnis vom IAFP 2012.

**Fraktionssprecher Hugo Staub (SP):** Das finanzpolitische Umfeld ist heute auf allen Stufen sehr schwierig. Sowohl in den globalen Finanzmärkten wie auch beim kantonalen FILAG sind Begriffe wie "Konstanz" und "Berechenbarkeit" heute nicht mehr relevant. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass Veränderungen im Umfeld sorgfältig analysiert werden, dass laufend überprüft wird, ob sich die in der Vergangenheit getroffenen Planungsannahmen bewähren, ob beschlossene Massnahmen umgesetzt werden und ob sie die erhoffte Wirkung bringen. Beim Erfüllen dieser Aufgabe leistet der IAFP sicher einen guten Dienst und sollte dies durch die nächstens zu diskutierenden Optimierungen noch besser unterstützen. Zudem hat das Parlament mit der Finanzkommission die Möglichkeit, diesen Prozess kontinuierlich zu begleiten. Die Zusammenarbeit zwischen Finanzkommission und Gemeinderat hat sich gemäss unseren Einschätzungen sehr viel versprechend angebahnt. Die mittelfristige Perspektive zeigt zum Glück bereits deutliche Spuren von Korrekturmassnahmen, eingeleitet über das Stabilisierungsprogramm. Das Eigenkapital schmilzt langsamer als befürchtet und damit scheint der finanzpolitische Handlungsspielraum in der Zukunft auch bei einem moderaten Steuerfuss von 1,49 vorerst erhalten zu bleiben. Genau um die Sicherung der notwendigen Handlungsspielräume bei einer moderaten Steuerbelastung müsste es uns im Kern gehen. Ein Steuerfuss von 1,49 scheint uns moderat. Damit ist uns mindestens für die nächsten Jahre ein genügend grosser Handlungsspielraum gesichert, auch zugunsten von Projekten zur Entwicklung der Gemeinde Köniz. Was nötig und was moderat ist, darüber könnte vortrefflich und lange diskutiert werden. Die SP-Fraktion findet den IAFP und auch die aufgegleisten Verbesserungen notwendig. Wir werden zustimmend Kenntnis nehmen vom IAFP 2012, auch wenn einzelne Massnahmen enthalten sind, die wir nicht einfach so mittragen können. Die Aufgabe des IAFP ist aufzuzeigen, was wäre wenn in eine gewisse Richtung entschieden wird.

**Fraktionssprecher Jan Remund (Grüne):** Die Fraktion der Grünen nimmt einstimmig zustimmend Kenntnis vom IAFP 2012, auch wenn die Kennzahlen weiterhin nicht rosig sind. Wir sehen es als Positivum, dass das Stabilisierungsprogramm recht grosse Wirkung zeigt. Aus unserer Sicht hat der Gemeinderat seine Aufgaben erledigt. 2015 sind anstatt eines Bilanzfehlbetrags immerhin noch 12 Millionen Franken Reserve vorhanden, was im akzeptierbaren Bereich liegt. Sorgen macht uns die sehr unsichere zukünftige Entwicklung, die auch aus unserer Sicht eher optimistisch eingeschätzt wird. Drei Bereiche sind erwähnt worden: FILAG, Steuereinnahmen und Stabilisierungsprogramm. In allen drei Bereichen sind Unsicherheiten in der Grössenordnung von 2 Millionen Franken vorhanden. Die Tendenz ist eher negativ, so sind die Steuereinnahmen gegenüber dem IAFP 2011 erhöht worden. Ob dem aufgrund der unsicheren Wirtschaftsaussichten so sein wird, ist alles andere als gesichert. Auch beim Stabilisierungsprogramm ist bekannt, dass nicht alles erreichbar sein wird. Das Stabilisierungsprogramm ist ein laufender Prozess.

Was ist zu tun, wenn es aus dem Ruder läuft? Die Frage, ob man starke Einschnitte oder eine sanfte Steuererhöhung vornehmen will, stellt sich nicht in diesem Jahr, vielleicht aber in den

daraufliegenden. Die Grünen Künz würden in diesem Fall eine sanfte Steuererhöhung vorziehen.

**Fraktionssprecher Hermann Gysel (EVP):** "Eine ausgeglichene Rechnung ist mit allen Mitteln zu erreichen", sagte ein Vorredner. Ist das die Aufgabe des IAFP? Für die Überlegung dieser Frage nehme ich Sie auf eine Flugreise über den IAFP auf drei verschiedenen Höhen mit. Wir beginnen mit der höchsten Flughöhe und überlegen uns, was der IAFP eigentlich ist. Er ist ein Frühwarnsystem, das die Prognose zu stellen versucht, wie es unseren Finanzen und Aufgaben in den nächsten vier Jahren gehen soll. Der IAFP zeigt viele Zahlen mit einer Scheingenaugigkeit, es handelt sich aber um eine Momentaufnahme des aktuellen Stands des Irrtums. Prognosen bergen aber viele Fehler. Nun stellt sich die Frage, ob der IAFP halbwegs zuverlässige Prognosen macht. Dazu muss man die letzten Jahre betrachten und hier ist festzustellen, dass die Zuverlässigkeit des IAFP erheblich zugenommen hat. Von diesem Standpunkt aus betrachtet, haben Gemeinderat und Verwaltung ihre Aufgaben erledigt. Der IAFP zeigt uns somit etwas. Wir sind damit aber auch gefordert, uns die Frage zu stellen, ob es notwendig ist, die Handbremse anzuziehen oder Aufgaben anders zu gewichten, usw. Man kann sich z. B. fragen, ob die verschiedenen Aufgaben einander gegenüber richtig gewichtet sind. Macht man sich einige Überlegungen dazu, könnte beim einen oder anderen die Gewichtung leicht verändert werden. Die CVP/EVP/GLP-Fraktion hat aber zurzeit keinen grossen Änderungsbedarf.

Wir fliegen nun etwas tiefer und führen einige technische Diskussionen. Bei den Auswirkungen des FILAG kann man sich die Frage stellen, ob die vom Gemeinderat getätigten Änderungen zulässig und sinnvoll sind. Wir werden die Auswirkungen in ein, zwei Jahren sehen. Auf tiefster Flughöhe sieht man die Auswirkungen des Stabilisierungsprogramms im IAFP. Manchmal ist das Stabilisierungsprogramm für Dinge vorgeschoben, die vom Kanton her gegeben sind. Hier wünsche ich mir bezüglich Lesbarkeit des IAFP noch etwas Klarheit.

Zurzeit sagt uns der IAFP, dass das Stabilisierungsprogramm sorgfältig weiterzuziehen ist und keine grossen Änderungen ins Auge zu fassen sind. Wir können deshalb zustimmend Kenntnis nehmen vom IAFP 2012.

**Gemeindepräsident Luc Mentha (SP):** Ich danke für die gehaltenen Voten. Wir haben alle die Botschaft des IAFP verstanden: Der Finanzhaushalt soll bis 2014 stabilisiert sein. Sie sind der Ansicht, dass der Gemeinderat bei verschiedenen Kennzahlen eher Optimismus walten liess. Die neuesten düsteren Zahlen des seco waren dem Gemeinderat bei der Ausarbeitung des IAFP noch nicht bekannt. Die Konjunkturaussichten haben sich eingetrübt und die Weltwirtschaftslage ist sehr unsicher. Je nach Entwicklung können sich neue Situationen ergeben, die nach anderen Massnahmen rufen, um unseren Finanzhaushalt stabil zu halten.

Ich halte hier fest, dass die Zusammenarbeit mit der Finanzkommission konstruktiv, nützlich und hilfreich ist. Auch der Gemeinderat ist der Auffassung, dass die Fokus-Produktgruppen erst dann neu festgelegt werden sollen, wenn aus der nun erfolgten Evaluation des IAFP die Schlüsse gezogen sind.

Zu Heinz Nacht: Der Investitionsanteil ist mit 8 Prozent eher tief, dem ist so. Für eine kleinere Gemeinde wäre der Investitionsanteil ungenügend, für eine grössere, wie die unsere, ist er knapp passabel. Der Finanzplan ist ein Frühwarnsystem und zeigt unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Sanierungspakets, der FILAG-Zahlen, der Steuereinnahmen, usw. auf, wo wir ungefähr landen werden. Es ist nicht die Absicht des Gemeinderats, diese Defizite zu realisieren, sondern dass wir 2014, wenn möglich bereits vorher, ausgeglichene Rechnungen ausweisen können. Wir sind der Auffassung, dass dieses Ziel durchaus erreichbar ist. Der Finanzplan zeigt noch gewisse Abweichungen für 2014 auf. Das liegt aber im Streubereich der Planungsungenauigkeit – oder ist, wie Hermann Gysel gesagt hat, der Stand des aktuellen Irrtums. Ich habe hier auch schon gesagt, dass ein Finanzplan die genaue Zusammenstellung falscher Zahlen ist.

In diesem Sinne halte ich fest, dass der Gemeinderat die Botschaften des Parlaments verstanden hat. Wir werden intensiv an der Zielerreichung arbeiten und bis 2014 eine ausgeglichene Rechnung auszuweisen.

## **Detailberatung**

Das Wort zur Detailberatung wird nicht ergriffen.



---

**Beschluss**

Das Parlament nimmt zustimmend Kenntnis vom vorliegenden IAFP für das Jahr 2012.  
(abgegebene Stimmen: 23 zustimmende Kenntnisnahme, 17 teilweise zustimmende Kenntnisnahme)

---

**5. Voranschlag 2012**

Beschluss; Direktion Präsidiales und Finanzen

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Der Bericht und Antrag des Gemeinderats, wie auch der Voranschlag 2012, sind Ihnen mit den Sitzungsakten zugestellt worden. Die Beratungen finden wie folgt statt: Zuerst spricht der Referent der Finanzkommission, danach folgen die Fraktions- und Einzelvoten. Nach der kurzen Detailberatung erfolgt die Schlussabstimmung.

**Referent Finanzkommission Christian Burren (parteilos):** Das Budget 2012 ist zum ersten Mal in Zusammenarbeit mit der Finanzkommission erarbeitet worden. Seit ihrer Gründung anfangs April ist sie in den Budgetierungsprozess eingebunden und informiert worden. Der Finanzplan 2010 sah einen Aufwandüberschuss von 2,3 Millionen Franken vor. In verschiedenen Verhandlungsrunden ist das uns nun vorliegende Budget 2012 mit einem Aufwandüberschuss von 1,078 Millionen Franken erarbeitet worden. Dazu ist Folgendes festzuhalten: Der Gemeinderat hätte aufgrund der Anpassungen im FILAG in eigener Kompetenz den Steuerfuss einmalig von 1,49 auf 1,50 erhöhen dürfen, ohne dafür irgendjemanden fragen zu müssen. Die Finanzkommission empfahl jedoch, darauf zu verzichten, weil wir der Meinung waren, dass dies keine populäre Massnahme ist. An dieser Stelle danke ich dem Gemeinderat, dass er unserer Empfehlung gefolgt ist. Die Steuererhöhung hätte zusätzliche 600'000 Franken Einnahmen gebracht, was den Aufwandüberschuss auf ca. 500'000 Franken gesenkt hätte. Das wäre jene Grössenordnung, die im Parlament verschiedentlich als Forderung zu hören war. Die Finanzkommission wollte dieses Ziel aber bewusst nicht mithilfe einer Steuererhöhung erreichen und gab deshalb die erwähnte Empfehlung ab. Nach längerer Diskussion war man sich einig, einen Aufwandüberschuss von 1,078 Millionen Franken zu akzeptieren. Dies im Wissen, dass 2012 wohl das schwierigste Jahr der Legislatur sein wird, weil die Massnahmen des Stabilisierungsprogramms ihre Wirkung mehrheitlich ab 2013 und den folgenden Jahren entfalten werden.

Unser Augenmerk richtete sich auf verschiedene Entwicklungen auf der Aufwandseite. Die 1,4 Millionen Franken Steigerung bei den Personalkosten setzen sich wie folgt zusammen: 450'000 Franken für die Teuerung, Beförderungen plus Prämien, Pensionskasse und Prämienenerhöhung für die Pensionskassenbeiträge, Arbeitgeberbeitrag der Gemeinde Köniz in die Pensionskasse. In die Pensionskasse müssen hohe Beiträge einbezahlt werden. Wir stellen fest, dass auch ohne Primatwechsel hohe Kosten auf die Gemeinde Köniz zukommen. Auch neue Stellen tragen zur Erhöhung der Personalkosten bei. Uns wurde jedoch versichert, dass diese 766'000 Franken durch Kompensationen und Mehreinnahmen aufgefangen werden, wie z. B. durch Bussen und zusätzliche Einnahmen bei Parkgebühren oder den erhöhten Gebühren für Grabenaufbrüche. Das alles generiert wiederum Verwaltungsaufwand, der durch die Schaffung von zusätzlichen Stellen abgedeckt werden muss. Eine Ausnahme ist hier die Schaffung einer zusätzlichen Hauswartungsstelle, die nicht durch Kompensation oder Mehreinnahmen finanziert werden kann. Hier muss ein Arbeitsrückstand im Hauswartungsbereich aufgeholt und der bisher allein arbeitende und stark belastete Hauswart entlastet werden. Das sind einige wesentliche Punkte des Budgets 2012.

Die Finanzkommission empfiehlt dem Parlament mit 7 : 0 Stimmen den vorliegenden Voranschlag 2012 bei gleichbleibenden Steuersätzen, zur Annahme.

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss** hält fest, dass Eintreten obligatorisch ist.

**Fraktionssprecher Mark Stucki (FDP):** "Dieses Budget 2012 schlucken wir nicht", war die spontane Reaktion der FDP-Fraktion auf einen Voranschlag, der wiederum ein Defizit ausweist. Noch kleiner wurde der Appetit mit der Feststellung, dass die Einnahmen ziemlich optimistisch budgetiert sind. Etwas mehr als 1 Million Franken Defizit liegen schwer auf dem Magen. Wir sind dezidiert der Ansicht, dass Budgets der öffentlichen Hand grundsätzlich mit dem Minimalziel, eine schwarze Null zu erreichen, angegangen werden müssen. Wir kennen aber alle die Geschichte des Suppen-Kaspers, der die Suppe ein ums andere Mal nicht essen wollte, bis

schlussendlich nichts mehr von ihm übrig war. Die FDP-Fraktion hat mitgeholfen – mit Recht wie heute ersichtlich ist –, dass ein Stabilisierungsprogramm aufgegleist wurde. Wir waren die treibende Kraft für die Schaffung der Finanzkommission. Beide Instrumente sind beim Budget 2012 zum ersten Mal eingesetzt worden. Das Stabilisierungsprogramm, das ist die Systemlogik, kann jedoch 2012 noch nicht voll wirken. Die Finanzkommission hat es in Zusammenarbeit mit dem Gemeinderat und der Verwaltung zustande gebracht, das budgetierte Defizit auf einen Betrag zu bringen, der zwar etwas aufstösst, aber nicht lebensbedrohend ist und die Reserven nicht unverantwortlich verbraucht. Die Finanzkommission muss diesen Prozess weiterführen und weiterhin in intensivem Dialog mit dem Gemeinderat und der Verwaltung die finanzpolitische Verantwortung wahrnehmen.

Zumindest Bauchschmerzen verursacht uns die Entwicklung der Personalkosten. Wieder ist hier eine deutlich über der Teuerung liegende Steigerung budgetiert. Die Argumente, neue Aufgaben und Kompensationen durch Einnahmen, helfen hier nur sehr beschränkt. Es sollte möglich sein, neue Aufgaben noch stärker zu kompensieren oder durch effizientes Arbeiten auszugleichen. Staatliche Mehreinnahmen sind in unseren Augen auch kein Perpetuum mobile für den Ausbau der Verwaltung. Zumindest im laufenden Jahr musste das Personal tatsächlich einen gewissen Druck auffangen. Es scheint demnach nicht abwegig, 2012 relativ grosszügig zu sein. Es wäre auch falsche parlamentarische Finanzpolitik, sich ein ums andere Mal ausschliesslich auf den Personalkredit zu konzentrieren. Ein erheblicher Teil der Steigerung ist auf die Erhöhung der Pensionskassenbeiträge zurückzuführen, eine Erhöhung die letztlich auch das Personal trifft. Mittelfristig muss aber beim Personalkredit eine Stabilisierung erreicht werden. Nicht durch Lohnrückerei, aber durch eine Beschränkung von Verwaltungsaufgaben, eine optimale Effizienz und einen flexiblen Einsatz der Mittel und des Personals.

Ungeniessbar worden wäre die Suppe, wenn der Gemeinderat in eigener Kompetenz eine Steuererhöhung beschlossen hätte. Diese Möglichkeit wäre grundsätzlich offen gestanden, für uns wäre sie politisch aber nicht akzeptabel. Das trotz der unbestrittenen Mehrbelastung durch das FILAG. Steuererhöhungen sind kein Instrument, das leichtfertig eingesetzt werden darf. Konsequenter müssen alle anderen Mittel ausgeschöpft werden und bei neuen Leistungen und Projekten muss äusserste Zurückhaltung geübt werden. Wir werden die Budgetsuppe 2012 schlucken. Teilweise zwar widerwillig und in der Hoffnung, dass wir uns den Magen nicht verderben. Manchmal muss etwas in den Magen, auch wenn der Kopf rebelliert. Wir sagen in der Hoffnung ja dazu, dass der Gemeinderat alles daran setzen wird, das budgetierte Defizit gegen Null zu bringen und mit dem klaren Auftrag, dass bei kurzfristig erkennbaren Einbrüchen auf der Einnahmenseite kurzfristige Reaktionen auf der Ausgabenseite passieren.

Nach der Diskussion um das Stabilisierungsprogramm und der Planung für die nächste Jahre ist aber für uns klar, dass 2012 das finanziell engste Jahr für die Gemeinde Köniz ist. So und nur so ist das Defizitbudget in diesem Ausmass akzeptabel. In den Folgejahren – das möchte ich klar festhalten – werden wir derartige Aufwandüberschüsse nicht mehr schlucken. Wir dürfen, wollen und können nicht über Jahre von den Reserven zehren. Wir sind aber zuversichtlich, dass sich diese Absicht mit dem Willen des Gemeinderats deckt.

**Fraktionsprecher Hugo Staub (SP):** Eine Delikatesse ist das Budget wahrlich nicht. Es zergeht auch nicht auf der Zunge, wie ein gut abgehangenes Filet, löst bei uns aber nicht so grosse Bauchschmerzen aus. Aufgrund des Umstands, dass die ungünstigen Umstände bekannt sind – unsichereres Umfeld, usw. – bezeichnen wir den Voranschlag 2012 als in Ordnung. Es kann ihm Plausibilität und Ausgewogenheit attestiert werden. Die SP-Fraktion wird dem Voranschlag 2012 zustimmen.

Ich möchte drei Punkte hervorheben, die uns besonders erwähnenswert scheinen: Erstens müssen die Investitionen auf dem bisherigen Niveau bleiben. Sie sollen nicht nur budgetiert, sondern auch umgesetzt werden und dazu ist Personal notwendig, das dies vorwärtstreiben kann. Das Ziel muss lauten, den Wert der bestehenden Infrastrukturen zu erhalten und die nötigen neuen Infrastrukturen zu realisieren. Das erträgt keine Verschiebung in die Zukunft, denn diese wird nicht einfacher. Es wäre allzu billig, auf diese Art zu sparen, denn das hätte nichts mit Generationen überschreitender Solidarität zu tun. Wir müssen diese Aufgaben lösen und nicht hinausschieben. Zweitens scheint uns der budgetierte Mehraufwand unter dem Titel Personal sinnvoll. Wir unterstützen insbesondere, dass dieses Mal Beförderungen und Prämien ausgeführt werden können und dass die Teuerung ausgeglichen werden soll. Die Mitarbeitenden der Gemeinde Köniz sind auch Kunden in der Gemeinde, d. h. beim Gewerbe. Es geht hier auch um die Sicherung von Kaufkraft, die einen weiteren positiven Effekt hat und dies nicht nur im Portemonnaie jener, die die Teuerung erhalten. Drittens sollte die Gemeinde Köniz den erfolgreichen Pfad der familienexternen Kinderbetreuung nicht verlassen. Die SP-Fraktion unterstützt den Weiterausbau der Kitas und der familienexternen Tagespflege, auch unter den neu-

en, für die Gemeinde Köniz weniger günstigen Finanzierungsbestimmungen. Gerade auch wenn schwierigere Zeiten auf die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Gemeinde zukommen, kann es durchaus sein, dass es wieder einen höheren Anteil von unfreiwilligen Doppelverdienern geben wird, die auf solche Strukturen angewiesen sind.

Abschliessend möchte ich auch aus unserer Sicht betonen, dass wir froh sind, wenn der Gemeinderat der Versuchung widerstehen konnte, das Budget in eigener Regie mit einem leicht erhöhten Steuerfuss festzulegen. Aus technischer Sicht mag es wohl in Ordnung gehen, dass der Kanton den Gemeinden diesen Spielraum geben wollte. Unser Eigenkapital ist aber noch so hoch, dass dies ein politisch seltsamer Entscheid gewesen wäre.

Vor diesem Hintergrund werden wir dem beantragten Voranschlag 2012 zustimmen.

**Fraktionssprecher Jan Remund (Grüne):** Auch die Fraktion der Grünen Köniz wird dem Voranschlag 2012 einstimmig zustimmen.

Das Defizit von rund 1 Million Franken oder 0,5 Prozent des Gesamtumsatzes ist aus unserer Sicht tragbar. Das ursprüngliche Budget mit einem Defizit von 2 Millionen Franken wäre auch uns zu hoch gewesen. Verschiedene Massnahmen haben für eine Senkung des Defizits gesorgt. Auch wir sind froh, dass das Stabilisierungsprogramm in Kraft gesetzt worden ist. Es braucht aber einige Jahre, bis diese Massnahmen greifen. 2012 wird das härteste Jahr für das Stabilisierungsprogramm und deshalb ist ein Defizit von rund 1 Millionen Franken gerechtfertigt. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass das Resultat vor allem durch geplante höhere Steuereinnahmen erreicht wird. Die Mehrausgaben beim Personal sind auch uns aufgefallen, werden aber von uns Grünen durchaus begrüsst. Die Erhöhung der Pensionskassenbeiträge ist ein notwendiger Schritt zur Gesundung der Pensionskasse. 2013 wird eine Arbeitszeitreduktion vorgenommen und aus dieser Sicht ist es gut, wenn das Personal geschont wird. Die neuen Personalkosten sind aufgelistet und es ist aufgeführt, dass sie durch Einnahmen gedeckt sind. Aus unserer Sicht sollten aber auch die Minderausgaben beim Personal ausgewiesen werden.

Auch ich möchte die Arbeit der Finanzkommission loben. Wir kamen stets in den Genuss der neuesten Steuerhochrechnungen, aufgrund derer ersichtlich ist, dass die Prognose von Steuereinnahmen eine ziemlich schwierige Sache ist. Wenn man weiss, wie schwierig die Prognose von Steuereinnahmen ist, erscheint ein Defizit von 1 Million Franken mit einem Mal nicht mehr so hoch,.

**Fraktionssprecher Stefan Lehmann (SVP)** Die SVP-Fraktion dankt dem Gemeinderat für das vorgelegte Budget 2012. Eine Ehrenrunde wird es dieses Jahr nicht geben. Zwar beträgt das Defizit immer noch 1,078 Millionen Franken. Das ist grundsätzlich unschön, unter den gegebenen Umständen aber akzeptabel. Was ist ausserdem anders als im Vorjahr? Das beantragte Budgetdefizit ist nur halb so hoch wie im Vorjahr, was lobenswert ist. Wichtiger ist aber, dass die Finanzkommission im Amt ist und den Budgetprozess zum ersten Mal begleitet hat. Das eine oder andere Mal fanden sicher intensive Diskussionen mit dem Gemeinderat statt. Die Finanzkommission empfiehlt uns das Budget 2012 einstimmig zur Annahme. Soll die Finanzkommission in Zukunft ein starkes Instrument in Finanzfragen sein, ist die Zustimmung zu ihrer Empfehlung sicher wichtig.

Der Gemeinderat hat dem Parlament ein Stabilisierungsprogramm vorgelegt. Die meisten Massnahmen greifen 2012 zwar noch nicht voll, aber der Finanzplan zeigt uns ein deutlich besseres Bild als im letzten Jahr. Das Ziel eines ausgeglichenen Budgets 2014, ist somit etwas näher gerückt. Einige Fragezeichen, wie z. B. in Bezug auf die Steuereinnahmen, sind jedoch noch vorhanden. Der Gemeinderat hat darauf verzichtet, den Steuerfuss in eigener Regie um 0,1 Steuerzehntel zu erhöhen, wofür wir ihn loben möchten.

Eine Bemerkung zu den Personalkosten: Diese steigen gegenüber dem Budget 2011 um 3 Prozent. Die Gründe sind dargelegt. Wäre es nicht möglich, die Personalkosten in Zukunft gesamthaft in den Kategorien zu Lasten Steuern, Spezialfinanzierungen oder Lastenausgleich darzustellen? Damit würde die Transparenz erhöht. In Bezug auf die Pensionskassenbeiträge werden wir auch in Zukunft gefordert sein, weil die Entwicklung in diesem Bereich zurzeit nicht optimal ist.

Die SVP-Fraktion verzichtet auf weitere Kommentare und Fragen zu Einzelkonti und wird dem Voranschlag mit 7 Ja bei 1 Enthaltung zustimmen.

**Fraktionssprecher Hermann Gysel (EVP):** Ein Budget wird erstellt, damit die Verwaltung einigermassen klare Vorgaben hat, wie sie arbeiten soll. Aus meiner Sicht geht es darum, der Verwaltung mit der Annahme des Budgets den Auftrag zu geben, wie vorgesehen zu arbeiten. Ist das alles? Nicht ganz. Jedes Mal entstehen Diskussionen in Bezug auf die Personalkosten. Dazu zwei Bemerkungen meinerseits: Erstens finden auch im Personalsektor Einsparungen

statt, was uns aber nirgends kommuniziert wird. Ab und zu ist festgehalten, dass die eine oder andere Stelle aufgehoben wird; wird der Lohn einer bestimmten Stelle jedoch wesentlich reduziert, erfahren wir dies nicht. Zweitens wollen wir mit der Erstellung eines Budgets erreichen, dass die Verwaltung arbeiten kann. Wir haben bemerkt, dass es sehr schwierig wird, wenn harte Forderungen unsererseits dazu führen, in der Verwaltung offene Stellen vakant halten zu müssen. In der Finanzkommission haben wir festgestellt, dass es sinnvoll ist, dem Gemeinderat für die Erreichung von Optimierungen etwas Manövriermasse zu geben. Nun zum rechnungsrelevanten Teil der Arbeit, der im Budget aber nicht abgebildet werden kann: Die Verwaltung soll selber die Verantwortung übernehmen und möglichst günstig arbeiten. Das Budget 2012 gibt der Verwaltung diese Möglichkeit und wir können nur der Erwartung Ausdruck geben, dass die Ausgaben durch sorgfältiges Wirtschaften im Mass des Möglichen und der geforderten Dienstleistungen reduziert werden.

**Fraktionssprecher Thomas Frey (BDP):** Die BDP-Fraktion wird dem beantragten Budget 2012 zustimmen. Auch wir haben positiv zur Kenntnis genommen, dass auf die mögliche Steuererhöhung verzichtet worden ist und danken dafür. Auch wir haben bei der Androhung des Budgetfehlbetrags von 2,3 Millionen festgehalten, dass wir eine massive Reduktion dieses Fehlbetrags erwarten. Auch hier Dank für die Massnahmen. Wir sind uns bewusst, dass +/- 1 Million Franken im Budget +/- 0,5 Prozent entsprechen. Wie genau muss ein Budget sein? In der Regel mehr als +/- 0,5 Prozent. Wichtig ist der Rechnungsabschluss und genau dort erwarten wir, dass in den kommenden Jahren zumindest eine schwarze Null erreicht wird. Der Abbau von Netto-Fremdgeld, zurzeit ca. 155 Millionen Franken, soll auch ein zu erreichendes Ziel sein. Die momentanen jährlichen Zinskosten betragen, bei einem Zins von etwas weniger als 3 Prozent, 5 Millionen Franken. In vier Jahren wäre damit das Tramprojekt bezahlt.

**Gemeindepräsident Luc Mentha (SP):** Ich danke für die positive Aufnahme des Budgets und möchte zur einen oder anderen Äusserung Stellung nehmen. Eingangs möchte ich aber erwähnen, dass die Könizerinnen und Könizer im nächsten Jahr weniger Kantons- und Gemeindesteuern bezahlen müssen. Das ist auf die kantonale Steuergesetzrevision zurückzuführen. Rückblickend betrachtet: Seit der Senkung des Steuerfusses der Gemeinde Köniz und der Einführung der beiden kantonalen Steuergesetzrevisionen, sind der Bevölkerung rund 7 Millionen Franken zurückgegeben worden. Wiederholt wurde dafür gedankt, dass der Gemeinderat auf eine mögliche Erhöhung des Steuerfusses um 0,1 Steuerzehntel verzichtet hat. Das freut uns. Wir haben deshalb darauf verzichtet, weil wir im Rahmen des Stabilisierungsprogramms stets kommuniziert haben, dass eine Veränderung des Steuerfusses eine ultima Ratio ist. Vor diesem Hintergrund, weil Eigenkapital in der Höhe von 15 Millionen Franken vorhanden ist und weil der Finanzplan auf Zielkurs ist, wollten wir die Meinung nicht bloss deshalb ändern, weil uns die Gesetzgebung die Möglichkeit einer Steuerfussanpassung gibt. Ich formuliere hier aber folgende Erwartung: Wenn aufgrund von Signalen aus Europa und aus dem Ausland generell schlimme Jahre folgen sollten, müssen wir dieses Thema gemeinsam erörtern. Der Gemeinderat will aber nicht allein darüber entscheiden, sondern im Dialog mit Ihnen, unter der Wahrung Ihrer Kompetenzen und jener der Bevölkerung.

Zum Wachstum der Personalkosten und der Stellen sind diverse Voten gefallen. Ich weise darauf hin, dass zwar neue Stellen geschaffen worden sind, bei den Personalkosten aber – und dies in einem grösseren Umfang – Kosten eingespart worden sind. Die Personalkosten werden im Auge behalten. Der grösste Teil der Mehrkosten von 766'000 Franken für die neu geschaffenen Stellen, d. h. weit über 70 Prozent, sind über den Lastenausgleich, die Lastenverteilung oder über Gebühren refinanziert, die damit zusätzlich erhoben werden können. Das Wachstum im Personalbereich ist gemäss Auffassung des Gemeinderats im Griff.

Wir werden den Vorschlag der SVP-Fraktion prüfen, die Personalaufwendungen noch besser nach Steuern, nach Lastenausgleich und nach Spezialfinanzierungen aufzuschlüsseln, wie auch jenen der CVP/EVP/GLP-Fraktion, die Einsparungen im Personalbereich besser darzustellen. Die SP-Fraktion ist der Meinung, die Investitionen nicht zu senken. Das ist grundsätzlich auch die Absicht des Gemeinderats. Wenn aber grosse finanzielle Schwierigkeiten entstehen, kann in diesem Bereich im Gemeindehaushalt relativ autonom Wirkung entfaltet werden. In anderen Teilen des Gemeindehaushalts werden für Ausgaben, die gestrichen werden, keine Rückerstattungen von anderen Ebenen mehr erfolgen. Bei den Investitionen schenkt das bald einmal im Umfang der 10 Prozent Abschreibungen auf dem Restbuchwert ein, die jedes Jahr hochgerechnet werden. Ich gebe der SP-Fraktion Recht und auch der Gemeinderat will die Investitionen hoch halten. In Bezug auf den Ausbau der Kita-Plätze: Der Gemeinderat bleibt dran und es ist Teil der Legislaturplanung, dort entsprechende Ausbauschritte vorzunehmen.

An die FDP-Fraktion: Das Stabilisierungsprogramm wäre auch dann zustande gekommen, wenn dies nicht von ihr gefordert worden wäre. Der Gemeinderat hat diese Absicht nach dem letzten Finanzplan sehr schnell kommuniziert, dass jährliche Defizite von 5, 6 oder 7 Millionen nicht tolerierbar sind und entsprechende Massnahmen ergriffen werden müssen.

Ich teile die hier mehrmals abgegebene Einschätzung, dass 2012 finanziell das schwierigste Jahr sein wird, nicht ganz. Ich habe den Eindruck, dass 2013 die grössere Herausforderung sein wird, weil dort auch die anderen Finanzplanzahlen aufgeführt sind. Vor allem wird ein unwahrscheinlicher Kostensprung bei den Transferzahlungen an den Kanton stattfinden, den wir kommuniziert erhalten haben und fast nicht glauben können. Mit diesen Vorgaben wird es schwierig, ein verantwortbares Budget zu erstellen. Wenn dann auch noch die Prognosen des seco und die Befürchtungen aus Europa wirklich zutreffen, wird es noch schwieriger. Ich wäre froh, wenn sich ihre Vermutung, dass 2012 das schwierigste Jahr der Legislatur sein wird, bewahrheiten würde. Dessen bin ich mir aber nicht so sicher und intensive Diskussionen werden folgen.

Die Einschätzung von Steuereinnahmen sei schwierig, wurde von der Fraktion der Grünen erwähnt. Das ist richtig. Ich darf hier aber Folgendes festhalten: und werde der Finanzkommission folgende Studie unterbreiten: Das IDEHAP Lausanne begleitet und publiziert seit Jahren die Finanzkennzahlen von Gemeinden und Städten. Im Jahr 2010 war die Gemeinde Köniz die beste in Bezug auf die Einschätzung ihrer Steuereinnahmen.

Ich danke für Ihre Zustimmung zum Voranschlag 2012 und wir streben im Vollzug des Budgets selbstverständlich ein besseres Rechnungsergebnis an.

### **Detailberatung**

Das Wort zur Detailberatung wird nicht ergriffen.

---

### **Beschluss**

1. Das Parlament genehmigt den Voranschlag der Laufenden Rechnung 2012 mit folgendem Ergebnis:

Gesamtertrag	Fr. 200'511'031.00
Gesamtaufwand	<u>Fr. 201'589'265.00</u>
<b>Aufwandüberschuss</b>	<b>Fr. 1'078'234.00</b>

2. Im Jahr 2012 sind folgende Steuern zu erheben:
  - die ordentliche Gemeindesteuer im 1.49-fachen Betrag der für die Staatssteuern geltenden Einheitsansätze
  - die Liegenschaftssteuer von 1.2 ‰ auf dem amtlichen Wert der Liegenschaft
  - die Hundetaxe von Fr. 100.00 für jeden in der Gemeinde gehaltenen Hund.

(abgegebene Stimmen: Einstimmig)

---

6. **Reglement über die Ausrichtung von ökologischen Vernetzungsbeiträgen und von Beiträgen für schützenswerte Objekte und Landschaften - Aenderung**  
Beschluss; Direktion Umwelt und Betriebe

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

7. **0633 Postulat (jfk) "Anreize für energiesparendes Bauen"**  
Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

8. **0717 Postulat (SP) "Vaterschaftsurlaub für Gemeindeangestellte"**  
Abschreibung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

**9. 0924 Postulat (Salzmann, Roth) "Keine Leere nach der Lehre! Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit"**

Abschreibung; Direktion Bildung und Soziales

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

**10. 1107 Motion (Grüne, BDP, SP, EVP/CVP/GLP) "Neu bauen mit erneuerbarer Energie"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

**11. 1108 Motion (Grüne Köniz) "Fachstelle Veloverkehr"**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Das Traktandum wird auf die Folgesitzung vom 21. November 2011 verschoben.

**12. Verschiedenes**

Folgende Vorstösse sind eingereicht worden:

1112 Interpellation (FDP.Die Liberalen Köniz) "Unabhängigkeit und Transparenz bei der Vergabe von subventionierten Kita-Plätzen"

1113 Motion (FDP.Die Liberalen Köniz) "Nutzungsbonus für Bauten im Minergie-Standard oder besser"

1114 Postulat (BDP, SVP, FDP) "Zukunftsstrategie öV-Entwicklung"

**Gemeinderätin Rita Haudenschild (Grüne):** Sie haben die Einladung zur feierlichen Übergabe unseres Gold-Labels erhalten, das uns im Oktober 2011 zugesprochen wurde. Die Übergabe findet am 1. Dezember 2011 statt. Ich würde mich über eine Teilnahme an diesem Anlass freuen, damit Sie mit unseren Mitarbeitenden und vielen Vertretungen aus den Quartierleuten, Ortsvereinen, aus der Wirtschaft und von Verbänden, feiern können.

**Gemeinderat Urs Wilk (FDP):** Zuerst eine schlechte Nachricht: An der heutigen Sitzung und an jener vom 12. Dezember 2011 wäre die Beantwortung von zwei Postulaten fällig gewesen, was mir nicht möglich ist. Die Beantwortungen der Postulate 0918 (SP) "Hundert neue, günstige Wohnungen" und 0931 (SP): "Impulse geben: Konkrete Klimapolitik für Köniz", werden für die Sitzung vom 13. Februar 2012 traktandiert.

Ich gebe folgende Information bekannt: In letzter Zeit war verschiedentlich zu hören, dass in Bauten aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren Schwierigkeiten mit Belastungen durch Naphthalin der Raumluft bestehen. Der Bestand an solchen Bauten in Köniz ist untersucht worden und diverse Objekte wurden lokalisiert, die nun analog und in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern untersucht werden. Es handelt sich vor allem um Schulhäuser und Kindergärten. Bei Naphthalin handelt es sich um Teeröl, das vor allem im Bereich der Unterlagsböden als Zementersatz verwendet wurde. Ich werde Sie weiter auf dem Laufenden halten.

**Verena Koshy (CVP):** Sie haben die Einladung für unser traditionelles Raclette-Essen erhalten, das am 13. Januar 2012 stattfinden wird. Ich freue mich auf zahlreiches Erscheinen.

**Hermann Gysel (EVP):** Ich kann es nicht unterlassen, mich noch zur Debatte über den Projektionskredit für Tram Region Bern zu äussern. Die Polarisierung in dieser Debatte macht mir Sorgen. Ich frage mich, wie man damit konstruktiv umgehen kann. Müssen wir wieder lernen aufeinander zu hören? Oder müssen wir lernen, unsere Argumente transparenter und ehrlicher zu gestalten? Es liegt in niemandes Interesse, 20 Millionen Franken in den Sand zu setzen. Ich bitte alle, einen konstruktiven Weg zu finden, auf dem wir uns in der Projektierungsphase einbringen können, damit es schlussendlich möglich sein wird, klar zu sagen, ob man das Tram

Region Bern will oder nicht. Es soll keine falsche Blockbildung mit Scheinargumenten aufgebaut werden.

**Parlamentspräsidentin Ursula Wyss:** Das Parlamentsbüro Köniz wird den Stadtrat Bern besuchen. Wir nehmen an der Sitzung des Stadtrats vom 17. November 2011 teil und werden in deren Pause an einem Essen teilnehmen und uns austauschen. Ich werde Sie über die Gepflogenheiten des Berner Stadtrats am nächsten Montag informieren.

Wir sehen uns am 21. November 2011 zur Folgesitzung um 19.00 Uhr wieder.

Im Namen des Parlaments

Ursula Wyss  
Parlamentspräsidentin

Verena Remund  
Leiterin Fachstelle Parlament