

Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld

Kredit und Botschaft z. H. Volksabstimmung vom 28. September 2014; Direktion Planung und Verkehr und Direktion Umwelt und Betriebe

Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament

1 Ausgangslage

Das Passagieraufkommen im öffentlichen Verkehr (ÖV) in der Stadt und der Region Bern hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Auf dem Netz von BERNMOBIL beispielsweise hat die Zahl der Fahrgäste im Jahr 2012 erstmals die Marke von 100 Millionen in einem Jahr überschritten. Fünf Jahre davor (2007) waren es noch rund 81 Millionen. Das Wachstum wird sich fortsetzen: Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland wird innerhalb der Agglomeration Bern zwischen 2007 und 2030 mit einer Zunahme im ÖV um 61,7 % (Personenkilometer) und beim Autoverkehr um 22,1 % (Fahrzeugkilometer) gerechnet (www.be.ch/rgsk, Bericht Bern-Mittelland).

Weil das ÖV-Netz teilweise schon heute ausgelastet oder gar überlastet ist, haben Region und Kanton Bern nach sinnvollen Lösungen für die Zukunft gesucht. Die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie sieht vor, das Verkehrswachstum mit dem ÖV und dem Fuss- / Veloverkehr aufzufangen, damit der Autoverkehr nicht noch stärker zunimmt. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen „ÖV Ostermundigen“ und „Bern Süd“ wurden für den Korridor Köniz–Bern–Ostermundigen 23 verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel evaluiert. Daraus resultierte folgende Bestvariante: Die ausgelastete Linie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti soll von Bus- auf Trambetrieb umgestellt werden. Um steigende Mobilitätsbedürfnisse aus der angestrebten Entwicklung im Raum Kleinwabern aufzufangen, soll zudem die Tramlinie 9 von Wabern bis Kleinwabern verlängert werden. Ergänzend wird die S-Bahn ausgebaut und besser mit dem Tram verknüpft. Umsteigeknoten werden neu realisiert (Kleinwabern) oder verbessert (Liebefeld, Ostermundigen). Die Verknüpfung zwischen S-Bahn und Feinverteiler (Bus, Tram) ist für die Vernetzung der Agglomeration von grosser Bedeutung. Die Umsteigeknoten eignen sich als Entwicklungsschwerpunkte in der Siedlungsentwicklung und entlasten den Bahnhof Bern.

In der Folge hat eine Planungsgemeinschaft bestehend aus den Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen, BERNMOBIL und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland unter Federführung des Kantons die beiden Trambauvorhaben als Gesamtprojekt „Tram Region Bern“ erarbeitet. Tram Region Bern hilft, die raumplanerischen Ziele des Berner Agglomerationsprogramms und des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Bern-Mittelland zu erreichen: Das

Siedlungswachstum soll vor allem auf gut erschlossene und zentrale Standorte gelenkt und damit die landschaftliche Qualität der Region erhalten werden.

Der vorliegende Antrag

Die Gemeinde Köniz hat sich ebenso wie Bern und Ostermundigen mit 605'000 Franken an der Ausarbeitung des Vorprojekts (K1, Parlamentsbeschluss vom 29.6.2009) und mit 860'000 Franken an der Ausarbeitung des Bauprojekts von Tram Region Bern beteiligt (K2, Parlamentsbeschluss vom 14.11.2011). Die Kredite der Gemeinde Köniz für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern und für die neue Tramlinie 10 werden dem Parlament in separaten Anträgen unterbreitet. Zwar sind beide Elemente Teil des Gesamtprojekts Tram Region Bern. Die politischen Parteien und der Gemeinderat Köniz sowie die Behördendelegation Tram Region Bern sind aber zum Schluss gekommen, dass in Köniz über die beiden Teilprojekte getrennt abgestimmt werden soll. So wird eine differenzierte Stimmabgabe ermöglicht.

Im Gegensatz zur neuen Tramlinie 10 sind für die Verlängerung der Tramlinie 9 die Bundes- und Kantonsbeiträge noch nicht zugesichert. Dennoch wird der Kredit für die Tramlinienverlängerung dem Parlament unterbreitet: Der Könizer Gemeinderat, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und der Kanton wollen die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Kleinwabern voranbringen und stufen deshalb die Verlängerung der Tramlinie 9 als sehr dringlich ein. Die Tramlinienverlängerung wird aber nur realisiert, wenn sowohl der Kanton als auch der Bund das Projekt finanziell unterstützen.

Die Realisierungskosten für die Tramlinienverlängerung 9 werden mit 64,0 Millionen Franken veranschlagt (exkl. Mehrwertsteuer/MWST, Genauigkeit Kostenvoranschlag +/-15 %, Preisstand 2012). Das vorliegende Geschäft betrifft den Gemeindegeldkredit an die Realisierung der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern in der Höhe von 9,5 Millionen Franken (inkl. MWST). Einen positiven Beschluss des Parlaments vorausgesetzt, werden die Könizer Stimmberechtigten am 28. September 2014 über den Kredit befinden. Der Beschluss der Stimmberechtigten unterliegt dem Vorbehalt, dass auch der Bund und der Kanton Bern ihre Beiträge an die Realisierungskosten der verlängerten Tramlinie 9 zusichern.

In Bern und Ostermundigen sollen am 28. September 2014 ebenfalls Gemeindeabstimmungen zu Tram Region Bern stattfinden, jeweils über die Kredite für die neue Tramlinie 10.

2 Weshalb die Tramlinienverlängerung?

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland hat zum Ziel, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst gut aufeinander abzustimmen. Wohnungen und Arbeitsplätze sollen dort entstehen, wo die Verkehrserschliessung gewährleistet werden kann. So kann das künftige Verkehrswachstum hauptsächlich mit dem ÖV und dem Fuss- / Veloverkehr aufgefangen werden. Kleinwabern ist ein idealer Standort für eine solche Entwicklung. Für die Gemeinde Köniz besteht die Chance, den Raum Kleinwabern deutlich aufzuwerten. Der Bund erhält die Möglichkeit, seiner Strategie entsprechend Arbeitsplätze in der Agglomeration anzusiedeln (siehe Kapitel 2.1.2)

Gemeinde, Region und Kanton wollen die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung in Kleinwabern koordiniert vorantreiben. So ist von Anfang an gewährleistet, dass die steigende Mobilitätsnachfrage, welche durch die neuen Wohnungen und Arbeitsplätze entsteht, auf effiziente und ökologische Weise aufgefangen werden kann. Dem neuen ÖV-Knoten Kleinwabern kommt zudem eine grosse regionale Bedeutung zu: Dank attraktiven Umsteigemöglichkeiten trägt er dazu bei, das Umsteigen vom Auto auf den ÖV zu fördern und das prognostizierte Verkehrswachstum auf der Seftigenstrasse aufzufangen (siehe Kapitel 2.2). Er entlastet zudem den Umsteigeknoten Bahnhof Bern.

Nachfolgend wird auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen in Kleinwabern und die gegenseitigen Abhängigkeiten eingegangen.

2.1 Siedlungsentwicklung Kleinwabern

Die Siedlungsentwicklung in Kleinwabern entspricht den Zielen, die im Rahmen der laufenden Könizer Ortsplanungsrevision verfolgt werden. Im Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde (RP REGG) ist unter anderem festgehalten, dass in Wabern eine auf das Tramprojekt ausgerichtete Siedlungsentwicklung von hoher Qualität angestrebt wird. Entwicklungen nach innen – zum Beispiel eben in Kleinwabern – sind eines der Hauptziele des RP REGG. In der Ortsplanungsrevision wird zudem darauf geachtet, dass die Gemeinde ihre räumliche Entwicklung mit der Region abstimmt und zur nachhaltigen Entwicklung der Agglomeration Bern beiträgt. Auch diesem Anspruch wird die geplante Siedlungsentwicklung in Kleinwabern gerecht. In Beilage 1 zu vorliegendem Geschäft ist ein grafischer Überblick über beschlossene und mögliche Siedlungsprojekte in Kleinwabern zu finden.

2.1.1 Bächtelenacker

Im März 2010 haben die Könizer Stimmberechtigten die Anpassung des Nutzungsplans und des Baureglements genehmigt und damit grünes Licht gegeben für das Wohnbauprojekt Bächtelenacker. Inzwischen ist die Überbauungsordnung rechtskräftig, die Baubewilligung liegt vor und der Spatenstich ist erfolgt. Mit der Wohnüberbauung wird eine Siedlungslücke zwischen Wabern und Kleinwabern geschlossen. Insgesamt entstehen 184 Wohnungen und teilweise in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen (Dienstleistungsbetriebe).

Im Rahmen des Projekts zur Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern ist eine neue Haltestelle Bächtelenacker auf der Seftigenstrasse vorgesehen.

2.1.2 Ideenwettbewerb „Zentrumsentwicklung Kleinwabern“

Die Gemeinde Köniz, die Familienstiftung Balsigergut Kleinwabern und das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) haben im Dezember 2013 den Ideenwettbewerb „Zentrumsentwicklung Kleinwabern“ lanciert. Das Wettbewerbsgebiet mit dem knapp 20 Hektaren (200'000 m²) grossen Betrachtungsperimeter beinhaltet das Teilgebiet Balsigermatte mit Gutshof und Gewerbebau sowie das Teilgebiet Nesslerenweg mit dem METAS-Areal (Eidgenössisches Institut für Metrologie). Die Besitzverhältnisse im Perimeter des Ideenwettbewerbs sind in Beilage 1 zur Siedlungsentwicklung Kleinwabern ersichtlich. Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland ist das METAS-Areal als regionaler Arbeitsschwerpunkt und die Balsigermatte als Entwicklungsschwerpunkt für eine Siedlungserweiterung für Arbeiten und Wohnen ausgewiesen.

Ziel des Ideenwettbewerbs ist es, das grosse Entwicklungspotenzial im definierten Perimeter zu nutzen. Auf der Balsigermatte soll ein Arbeitsschwerpunkt mit rund 2'000 Arbeitsplätzen und Dienstleistungsnutzungen entwickelt werden. Auf dem Teilgebiet Nesslerenweg/METAS steht aufgrund der hohen Lagequalität eine Verdichtung für Wohnnutzungen im Vordergrund. Als Ersatz für die Zone mit öffentlicher Nutzung (ZöN), die heute dort besteht, soll im südlichsten Teil der Balsigermatte eine neue ZöN ausgeschieden werden. Die Gemeinde rechnet auf dem Teilgebiet Nesslerenweg/METAS mit rund 260 Wohnungen.

Mit dem Wettbewerb wird die Gesamtentwicklung in Kleinwabern konkretisiert und eine übergeordnete, einheitliche Planung ermöglicht. Die Ergebnisse wurden bei Lancierung des Wettbewerbs für frühestens Mai 2014 erwartet und sind deshalb nicht mehr in den vorliegenden Antrag eingeflossen. Um die Ideen zu konkretisieren, müssen die Teilgebiete Balsigermatte und Nesslerenweg/METAS ein- respektive umgezont werden.

Das Tramprojekt und die Zentrumsentwicklung Kleinwabern stehen in direktem Zusammenhang. Denn für die verschiedenen Vorhaben ist eine moderne, adäquate ÖV-Erschliessung zwingend. Aus diesem Grund ist die gesicherte Realisierung des Tramprojekts Kleinwabern Voraussetzung für die Ein- und Umzonungen.

2.1.3 Weitere Siedlungsentwicklungsprojekte

Im Einzugsgebiet der künftigen Endhaltestelle der verlängerten Tramlinie 9 in Kleinwabern sind zwei weitere Siedlungsentwicklungsprojekte angedacht respektive kurz vor der Realisierung.

Verdichtung Nesslerenweg 36–116

Im Dezember 2011 haben die Könizer Stimmberechtigten die Umzonung der Siedlung Nesslerenweg genehmigt. Damit können die privaten Eigentümer die bestehende Siedlung am Nesslerenweg 36–116 aufstocken. Zu den bestehenden 198 Wohnungen kommen dadurch ohne zusätzlichen Landbedarf 127 neue Wohnungen hinzu.

Tankstelle Chly-Wabere

Im Zentrum Chly-Wabere wird entlang der Bahn, unter Berücksichtigung der angrenzenden Wohnnutzungen, eine standortgerechte, wertschöpfende Nutzung angestrebt. Längerfristig ist somit auch auf dem Areal der Tankstelle / Waschanlage eine Umnutzung wahrscheinlich.

2.2 Die Verkehrsentwicklung im Korridor Wabern – Kehrsatz

Im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Bern sind für die Abwicklung des Verkehrs folgende Grundsätze festgehalten: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern (vom Auto auf den ÖV und den Fuss-/Veloverkehr), Verkehr verträglich bewältigen.

Genau diese Strategie wird auch in Kleinwabern verfolgt. Heute ist das Strassennetz des Korridors Wabern–Kehrsatz–Belp insbesondere im Raum Kleinwabern und weiter Richtung Bern phasenweise überlastet. Die Seftigenstrasse ist nach wie vor die einzige Durchgangsstrasse auf der Könizer Seite der Aare und muss als Verbindungsachse zwischen dem Gürbetal und Bern viel Verkehr aufnehmen. Die Dosieranlage auf der Seftigenstrasse beim Kreisel Lindenberg springt regelmässig an, um kurzzeitige Zuflussspitzen zu glätten und damit den Verkehr im Zentrum Wabern flüssig zu gestalten.

Rein rechnerisch ist das Verkehrsaufkommen auf der Seftigenstrasse nicht am Limit. In der Morgenspitzenstunde Richtung Bern beispielsweise verkehren rund 760 Fahrzeuge. Gemäss Angaben des Tiefbauamts des Kantons Bern liegt die maximale Zuflusskapazität bei rund 950 Fahrzeugen. Die Auswertung mehrerer Verkehrszählungen auf der Seftigenstrasse hat zudem gezeigt, dass die Verkehrsmenge in den letzten Jahren insgesamt leicht abgenommen hat. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV, beide Richtungen) sank von 16'512 im Jahr 2006 auf 16'191 im Jahr 2012. Dieser Effekt ist auf den Ausbau der S-Bahn Bern und die damit verbundene Erhöhung des Modalsplits zugunsten des ÖV zurückzuführen. Dass mit einer Erhöhung des Modalsplits zugunsten des ÖV und des Fuss-/Veloverkehrs in bestehenden Siedlungsgebieten das Wachstum des Autoverkehrs eingedämmt werden kann, zeigt sich auch an den Beispielen Korridor Köniz und Tram Bern West (Ausführungen dazu im Parlamentsantrag „Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld“).

Verlängerte Tramlinie 9 entlastet die Seftigenstrasse

Wie in Kapitel 1 ausgeführt, wird in der Agglomeration Bern zwischen 2007 und 2030 mit einer Zunahme um 61,7 % im ÖV und um 22,1 % beim Autoverkehr gerechnet. Diese starke Verkehrszunahme hat zwei Hauptgründe: Erstens sind dafür der zunehmende Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr und der wachsende Anteil mobiler, älterer Menschen in unserer Gesellschaft verantwortlich. Zweitens steigt die Zahl an Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Agglomeration Bern kontinuierlich an. Gemäss einem Verkehrsgutachten wird auf der Seftigenstrasse aufgrund dieser Effekte für 2030 mit Spitzenbelastungen von 1'200 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung gerechnet. Dies bedeutete im Vergleich zur heutigen Morgenspitzenstunde Richtung Bern (760 Fahrzeuge) eine Zunahme um 440 Fahrzeuge. Wäre also nur schon die Hälfte des Wachstums erreicht, würde die maximale Zuflusskapazität von rund 950 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung auf der Seftigenstrasse überschritten.

Dieses Wachstum auf der Strasse kann aufgefangen werden, wenn die richtigen Massnahmen getroffen werden. In den Berichten Verkehrsmanagement und Grundlagen Verkehr Tram Region Bern werden nämlich für 2030 auf der Seftigenstrasse in der Morgenspitzenstunde Richtung Bern rund 970 Fahrzeuge prognostiziert – unter folgenden Voraussetzungen:

- Die Verlängerung der Tramlinie 9 und der ÖV-Knoten Kleinwabern mit der neuen S-Bahnhaltestelle werden realisiert. So wird die ÖV-Kapazität erhöht und der Umsteigeeffekt vom Auto hin zum ÖV gefördert. Mit dem neuen ÖV-Knoten verbessert sich zum Beispiel der Anschluss des Gürbetals an die Arbeitsplätze zwischen Wabern und Bern. Im Gebiet Sulgenau / Monbijou liegt die höchste Arbeitsplatzdichte der Stadt Bern. Eine Studie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat gezeigt, dass eine neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern und die Verknüpfung mit dem Feinverteiler (Tram, Bus) einen grossen Nutzen für die Arbeitspendler aus dem Gürbetal generiert.
- Auf dem Hochleistungs- und dem Hauptverkehrsstrassennetz werden bis 2030 verschiedene Massnahmen umgesetzt wie zum Beispiel der Bypass Ost (A6). Dies in Anlehnung an das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Zustand 2030, welches eine Grundlage für das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland ist.
- Für die Überbauung des Areals Balsigermatte (siehe Kapitel 2.1.2) wird ein Anteil des ÖV und des Fuss-/Veloverkehrs von 70 % am Gesamtverkehr erzielt (Modalsplit). Dieser Wert wird aus der Richtplanung des ESP Wankdorf abgeleitet; die Balsigermatte wird mit der verlängerten Tramlinie und der neuen S-Bahnhaltestelle ähnlich gut an den ÖV angebunden sein. Der Zielwert von 70 % ist auch im Wettbewerbsprogramm für die Zentrumsentwicklung Kleinwabern festgehalten. Mit diesem Modalsplit wird der Neuverkehr in Kleinwabern auf einem sehr tiefen Niveau gehalten.

Fazit

Die Seftigenstrasse kann im Zustand 2030 den übergeordneten Verkehr und den Neuverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung Kleinwabern erzeugt wird, auffangen. Voraussetzung dafür sind die Verlängerung der Tramlinie 9 und der Bau der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern. Dank der Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung kann in Kleinwabern ein Schwerpunkt von hoher Qualität für Wohnen und Arbeiten entstehen. Dies entspricht der Strategie der Gemeinde Köniz, der Region und des Kantons Bern. Der Siedlungsdruck auf ländliche Gebiete verringert sich. Die Siedlungsentwicklung findet dort statt, wo die Verkehrserschliessung gewährleistet und der Verkehr möglichst umweltfreundlich abgewickelt werden kann.

2.3 Das künftige ÖV-System in Kleinwabern

2.3.1 Der Ausbau der S-Bahn

Die Berner S-Bahn wird ab 2025 im Agglomerationskern auf allen Linien mindestens im Viertelstundentakt verkehren. Die BLS Netz AG will deshalb die Leistung auf der Linie Bern–Belp erhöhen. Der 2,75 Kilometer lange Abschnitt zwischen Frischingweg (Höhe Gurtenbühl) und Kehrsatz-Nord soll auf Doppelspur ausgebaut und begradigt werden. Weiter wird in diesem Zusammenhang der Bahnhof Wabern umfassend saniert und behindertengerecht gestaltet. Wird die Verlängerung der Tramlinie 9 realisiert, entsteht zudem eine neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern.

2.3.2 Der neue ÖV-Knoten Kleinwabern

Da die künftige Endstation der Tramlinie 9 und die neue S-Bahnhaltestelle am gleichen Ort zu liegen kommen, entsteht in Kleinwabern ein ÖV-Knotenpunkt, der lokal und regional von grossem Interesse ist. Er bietet nicht nur ein ausreichendes ÖV-Angebot im Hinblick auf das prognostizierte regionale Verkehrswachstum und die Siedlungsentwicklung in Kleinwabern, sondern bringt auch bestehenden Siedlungen eine markant bessere ÖV-Erschliessung. Das Zentrum Chly-Wabere, das Nessleren- und das Maygutquartier haben heute keine direkte Verbindung zum Bahnhof Bern. Kleinwabern wird momentan lediglich von der Buslinie 29 (Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg) und der Postautolinie 340 (Wabern – Niedermuhlern) bedient.

Um zu klären, ob und wie diese beiden Linien mit dem neuen ÖV-Knoten Kleinwabern verknüpft werden können, hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ein Buskonzept in Auftrag gegeben. In diesem wird vorgeschlagen, alle ÖV-Linien im Raum Kleinwabern mit der neuen S-Bahnhaltestelle zu verknüpfen. Die Tangentiallinie 29 soll in Abstimmung mit der S-Bahn im 15-Minuten-Takt verkehren und in beiden Richtungen durch die Alpenstrasse geführt werden. So

werden die Quartiere besser erschlossen. Die Postautolinie 340 soll nur noch bis zum ÖV-Knoten Kleinwabern verkehren. Mit dem vorgeschlagenen Konzept bleiben – bei bester Verknüpfung von Tram, Bus, Postauto und S-Bahn – die wesentlichen Merkmale der Ortserschließung Wabern und der Tangentialfunktion nach Köniz und Niederwangen erhalten. Der Vorschlag aus dem Buskonzept wurde in einer Mitwirkung grundsätzlich unterstützt.

3 Meilensteine im Projekt Tram Region Bern

Die Entstehung von Tram Region Bern ist in Kapitel 1 beschrieben. Nachfolgend die Meilensteine von Tram Region Bern und des Teilprojekts zur Verlängerung der Tramlinie 9:

Frühjahr 2009	Die Parlamente von Bern, Köniz und Ostermundigen bewilligen die jeweiligen Planungskredite für die Ausarbeitung des Vorprojekts (K1).
Herbst 2010	Die eidgenössischen Räte entscheiden, die Umstellung der Buslinie 10 auf Tram mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds finanziell zu unterstützen.
Dezember 2010	Das Vorprojekt zu Tram Region Bern liegt vor.
Mitte 2011	Ein Gutachten wird eingeholt, um die vorangegangenen Planungsschritte (Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Vorprojekt) zu überprüfen. Die Zweckmässigkeit von Tram Region Bern wird bestätigt.
Herbst 2011	Die Parlamente von Bern, Köniz und Ostermundigen bewilligen die jeweiligen Projektierungskredite für die Ausarbeitung des Bauprojekts (K2).
November 2011 bis Januar 2012	Zum Vorprojekt Tram Region Bern wird eine Anhörung der Bevölkerung durchgeführt.
Herbst 2012	Der Bundesrat erteilt die Infrastrukturkonzession (1. Bewilligungsstufe) für Tram Region Bern (neue Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9).
Juni 2013	Der Grosse Rat des Kantons Bern bewilligt den Investitionsrahmenkredit ÖV 2014 bis 2017 mit 135 zu 5 Stimmen bei 8 Enthaltungen. Damit ist die Finanzierung des Kantonsanteils für die gesamte Tramlinie 10 gesichert.
Juni 2013	Der Bundesrat teilt mit, wie er die 1,6 Milliarden Franken für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation (2015 – 2018) zuteilen will, und eröffnet die Vernehmlassung dazu. Die Verlängerung der Tramlinie 9 wird als C*-Projekt eingestuft (siehe Kapitel 7.3).
Oktober 2013	Region und Kanton Bern setzen sich in ihrer Vernehmlassungsantwort für eine höhere Dringlichkeit des Projekts zur Verlängerung der Tramlinie 9 ein.
Februar 2014	Der Bundesrat veröffentlicht die definitive Botschaft für die Agglomerationsprogramme der zweiten Generation (2015 – 2018) zuhanden der eidgenössischen Räte. Die Verlängerung der Tramlinie 9 wurde vom C*- zum B-Projekt aufgestuft.
März 2014	Das Bauprojekt für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern inklusive Kostenvoranschlag liegt vor.

4 Bisherige Beschlüsse des Parlaments zu Tram Region Bern

Das Könizer Parlament hat sich bereits mehrere Male mit dem Projekt Tram Region Bern auseinandergesetzt. Nachfolgend eine Übersicht:

9. März 2009	Das Parlament setzt eine nichtständige Kommission Tramprojekte ein.
29. Juni 2009	Das Parlament bewilligt einen Kredit in der Höhe von 605'000 Franken als Beitrag an die Ausarbeitung des Vorprojekts Tram Region Bern (K1).
20. September 2010	Die Motion (SP/JUSO) „Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen“ wird als Postulat abgelehnt.
14. November 2011	Das Parlament bewilligt einen Kredit in der Höhe von 860'000 Franken als Beitrag an die Ausarbeitung des Bauprojekts Tram Region Bern (K2). Es stellt zu-

	dem die Forderung, dass im Bauprojekt keine wesentlichen Nachteile für den Veloverkehr im Vergleich zu heute entstehen dürfen.
30. April 2012	Das Postulat (BDP, SVP, FDP) "Zukunftsstrategie ÖV-Entwicklung" zu Ausbau und Betrieb der S-Bahn und zum Tramprojekt Kleinwabern wird beantwortet und beschrieben.
30. April 2012	Die Motion (BDP) "Tram Region Bern: Den StimmbürgerInnen eine differenzierte Stimmabgabe ermöglichen" wird abgelehnt.
25. Juni 2012	Das Parlament setzt für die Untersuchung der Informationstätigkeit des Gemeinderats im Zusammenhang mit Tram Region Bern eine nichtständige Kommission "Tram Region Bern - Kommunikation Gemeinderat zu den Finanzbeiträgen des Bundes" ein. Der Antrag wurde an der Parlamentssitzung vom 29. Mai 2012 von der Fraktion der FDP/Die Liberalen gestellt.
29. April 2013	<p>Das Parlament nimmt den Bericht des Gemeinderats „Tram Region Bern – Auflösung der nichtständigen Kommission Tramprojekte“ zur Kenntnis und löst die nichtständige parlamentarische Kommission „Tramprojekte“ auf.</p> <p>In seinem Bericht hält der Gemeinderat die Beschlüsse des Runden Tisches zu Tram Region Bern fest. Der Runde Tisch wurde Ende 2012/Anfang 2013 dreimal einberufen, um einerseits offene Fragen rund um das Tramprojekt zu klären und Empfehlungen zu Händen des Gemeinderats abzugeben und andererseits das angeschlagene Vertrauen zwischen den Behörden und den Parteien sowie der Bevölkerung wieder herzustellen.</p> <p>Das Gremium einigte sich auf folgende Empfehlungen an den Gemeinderat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Tramprojekt soll wie im Bericht vom 14. November 2011 an das Parlament dargelegt bis nach Schliern weiterbearbeitet werden. => <i>Empfehlung umgesetzt</i> ▪ Der Ausführungskredit soll dem Volk im Herbst 2014 in zwei Vorlagen unterbreitet werden: Einerseits der Kredit für das Teilprojekt 1 (Tramlinie 10), andererseits der Kredit für das Teilprojekt 6 (Verlängerung Tramlinie 9). => <i>Empfehlung umgesetzt</i> <p>Weitere Anliegen des Runden Tisches:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht, mit den Spitzen der Parteien und Fraktionen Vorschläge über die Weiterführung der nichtständigen parlamentarischen Kommission "Tramprojekte" zu diskutieren. => <i>Kommission im Rahmen des Antrags vom 29.4.2013 aufgelöst</i> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht, die politischen Ortsparteien besser in den laufenden Prozess der Tramprojekte einzubinden und zu informieren. => <i>Anliegen im Rahmen der Kerngruppe Köniz erfüllt</i> ▪ Wird das Projekt "Tram Region Bern" in Etappen ausgeführt, soll der Gemeinderat darauf Einfluss nehmen und sich dafür einsetzen, dass der Ast Ostermundigen vor dem Ast Köniz ausgeführt wird. => <i>Anliegen erfüllt (siehe Kapitel 9)</i> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht zu erklären, wie er im Fall einer Tramlinie bis Schliern mit dem zu erwartenden Siedlungsdruck umzugehen gedenkt bzw. welche Massnahmen er gegen eine zu schnelle Überbauung der Kulturlandflächen ergreifen wird. => <i>Anliegen im Rahmen des Antrags vom 29.4.2013 erfüllt</i>
24. Juni 2013	Die Anfrage (EVP, CVP, GLP) "Tram Region Bern – sachliche Argumente für und wider den Könizer Ast" wird vom Gemeinderat beantwortet. Es werden je die acht wichtigsten sachlichen Argumente für und wider den Könizer Ast der Tramlinie 10 dargelegt.

5 Partizipation

Die Bevölkerung, Quartier- und Interessenverbände und die politischen Parteien wurden von Beginn an in verschiedenen Gremien in das Projekt Tram Region Bern miteinbezogen. Wie in Bern und Ostermundigen wurde auch in Köniz eine Kerngruppe gebildet mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der betroffenen Quartiere und der KMU. Die Kerngruppe wurde regelmässig über den Stand des Projekts, über Schlüsselfragen und die nächsten Schritte ausführlich informiert. Fachleute von Gemeinde, Kanton und Projektleitung hielten Referate und standen Red und Antwort. Anregungen und Kritik aus dieser Runde wurden zur Prüfung in der weiteren Planungsarbeit entgegengenommen.

Auf Gesamtprojektebene wurde eine breit abgestützte Begleitgruppe, in welcher lokale, regionale und kantonale Organisationen und Parteien Einsitz nahmen, laufend über das Gesamtprojekt informiert. An mehreren öffentlichen Veranstaltungen konnten sich Interessierte über den Stand der Projektierung informieren und ihre Meinung dazu kundtun. Ende 2011/Anfang 2012 fand eine öffentliche Anhörung statt, in deren Rahmen sich Privatpersonen und Organisationen zum Vorprojekt äussern konnten. Von den 260 schriftlichen Rückmeldungen wurden zahlreiche Vorschläge im Projekt aufgenommen.

Am 28. Februar 2013 luden die Gemeinde Köniz, der Kanton, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Projektorganisation Tram Region Bern, die BLS Netz AG und der Archäologische Dienst des Kantons Bern zu einer Informationsveranstaltung ins Restaurant Maygut in Kleinwabern. Der Abend, an welchem umfassend über sämtliche Aspekte der Entwicklung Kleinwabern informiert wurde, stiess auf sehr grosses Interesse.

6 Die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern

6.1 Übergeordnete Aspekte

Tram Region Bern umfasst drei Bestandteile: den Ast Bern–Köniz/Schliern der Linie 10, den Ast Bern–Ostermundigen/Rüti der Linie 10 und die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern. Den örtlichen Gegebenheiten folgend, gliedert sich Tram Region Bern in sechs Teilprojekte:

- Teilprojekt 1: Köniz/Schliern–Bern (bis vor den Eigerplatz)
- Teilprojekt 2: Eigerplatz
- Teilprojekt 3: Innenstadt
- Teilprojekt 4: Viktoriastrasse Bern (nach Viktoriaplatz)–Ostermundigen (bis Oberfeld)
- Teilprojekt 5: Oberfeld–Rüti
- Teilprojekt 6: Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

Die verlängerte Tramlinie 9 knüpft an das Tramgleis in der Seftigenstrasse beim Abzweiger zur bestehenden Endwendeschlaufe Wabern an. Danach wird die neue Tramlinie in der Seftigenstrasse über die Kreisel Grünaustrasse und Lindenweg und schliesslich bis zur Tram-Wendeschlaufe beim neuen ÖV-Knoten Kleinwabern geführt (siehe Beilage 2, Linienplan).

6.1.1 Bauprojekt in reduzierter Bearbeitungstiefe

Im Februar 2011 wurde das Vorprojekt für die Verlängerung der Tramlinie 9 abgeschlossen. Während der Erarbeitung des Bauprojekts haben aber das detaillierte Konzept Lichtsignalanlagen, Rückmeldungen aus der Anhörung zum Vorprojekt sowie Diskussionen mit Vertretern von Fuss-/Veloverkehr und Behindertenorganisationen kaum lösbare Konflikte zutage gefördert. Daraufhin wurden folgende Änderungen vorgeschlagen:

- Auf dem Abschnitt Kreisel Grünaustrasse bis Kreisel Lindenweg soll das Tram in beiden Richtungen im Mischverkehr fahren.
- Statt diagonal soll das Tram nach dem Kreisel Lindenweg rechtwinklig aus der Seftigenstrasse in Richtung der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern abbiegen.

- Die Betriebswendeschleife soll im Gebiet Sandrain statt am Standort der heutigen Endwendeschleife Wabern zu liegen kommen.

Der Könizer Gemeinderat und die Behördendelegation Tram Region Bern haben diesen Änderungen zugestimmt. Aufgrund der begrenzten Zeit und des begrenzten finanziellen Rahmens (Kredit zur Ausarbeitung des Bauprojekts) wurde beschlossen, ein Bauprojekt in reduzierter Bearbeitungstiefe zu erarbeiten (Kostengenauigkeit +/- 15 %).

6.1.2 Tram im Mischverkehr – ein Waberer Erfolgsmodell

Das Tram verkehrt in den Strassen Berns und der Gemeinden Muri, Worb und Köniz (Wabern) vielerorts gemeinsam mit Autos, Motorrädern und Velos. Dass dieses Miteinander gut funktioniert und für alle Verkehrsteilnehmenden von Vorteil ist, beweist seit 17 Jahren das Beispiel auf der Seftigenstrasse in Wabern. Bis 1996 verkehrten die Trams der Linie 9 in Wabern auf einem eigenen Trassee in der Strassenmitte. Mit dem Umbau der Seftigenstrasse 1997 wurde das Eigentrassee im Zentrum von Wabern aufgehoben, die ampelgesteuerten Kreuzungen durch Verkehrskreisel ersetzt und die Gleise auf die Fahrbahn verlegt. Der gewonnene Platz kommt heute den Velofahrern und Fussgängerinnen, aber auch den Gewerbetreibenden entlang der Seftigenstrasse zugute. Die Erfolgskontrolle zeigt: Der Verkehr läuft heute in Wabern flüssiger als vorher. Zwar ist die Geschwindigkeit etwas niedriger, aber dank kürzeren Stillstandzeiten gelangen die Autofahrenden sogar schneller durch Wabern als vor dem Umbau. Dank breiteren Trottoirs und einem durchgehenden Mittelstreifen ist die Sicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger heute höher. Für den Veloverkehr bestehen auf beiden Seiten Radstreifen. Die Seftigenstrasse hat eine geringere Trennwirkung, Wabern hat mehr Lebensqualität und saubere Luft erhalten.

Das bewährte Waberer Verkehrsmodell wird mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis zum Kreisel Lindenweg weitergeführt (siehe Kapitel 6.2).

6.1.3 Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat zusammen mit dem Kanton und den betroffenen Gemeinden das Regionale Tramkonzept aus dem Jahr 2003 überprüft und weiterentwickelt. Unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungs- und Nachfrageentwicklung in der Kernagglomeration Bern wurde bei den stark frequentierten Busästen – zum Beispiel den Linien 12 (Ast Länggasse) und 20 (Wyler-Wankdorf Bahnhof) – und den Tramästen mit schwächerer Nachfrage – etwa den Linien 3 (Weissenbühl) und 6 (Ast Fischermätteli) – überprüft, ob die heute eingesetzten Transportmittel noch zweckmässig sind.

Ergebnis der Weiterentwicklung des Konzepts sind mögliche Varianten für das zukünftige Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration im Jahr 2030. Dazu werden verschiedene Umsetzungsetappen vorgeschlagen und empfohlen. Möglich ist beispielsweise, dass der stark frequentierte Tramast der Linie 9 nach Wabern und später eventuell Kleinwabern mit einem anderen Ast als heute jenem nach Wankdorf Bahnhof verknüpft wird. Im Vordergrund steht eine Verknüpfung mit zwei schwächeren Linien aus dem Osten Berns. Im Herbst 2013 hat die Mitwirkung zum überarbeiteten Regionalen Tramkonzept stattgefunden.

6.2 Streckenbeschrieb der verlängerten Tramlinie 9

6.2.1 Kreisel Eichholzstrasse bis Kreisel Grünaustrasse

Auf diesem Abschnitt wird das bewährte Waberer Verkehrsregime mit dem Tram im Mischverkehr fortgeführt. Das heisst, die beiden Fahrbahnen sind durch eine Mittelzone getrennt, welche den Fussgängerinnen und Fussgängern als Querungshilfe dient. Die heutige Endhaltestelle Wabern wird stadtauswärts auf die Seftigenstrasse verlegt. Die Haltestelle Eichholz, welche heute nur stadteinwärts bedient wird, verbleibt an der gleichen Stelle, wird aber neu gestaltet und in „Wabern“ umbenannt. Die Verkehrsbeziehungen in diesem Abschnitt bleiben gleich.

6.2.2 Kreisel Grünaustrasse bis Kreisel Lindenweg

Auch auf diesem Abschnitt verkehren Tram, Autos und Velos in beiden Fahrtrichtungen im Mischverkehr. Die Kapazität für den Autoverkehr bleibt etwa gleich. Der pünktliche Trambetrieb ist im Mischverkehr nicht gefährdet, weil das Tram durch Lichtsignalanlagen priorisiert wird. Dank dem beidseitigen Mischverkehr werden die Abbiegekonflikte zwischen Velo und Tram vermieden. Zudem kann auf Landerwerb in diesem Bereich weitgehend verzichtet werden. Die Fahrbahnen werden analog zum Gestaltungsprinzip in Wabern durch einen Mehrzweckstreifen getrennt. Auf diesem Abschnitt werden sieben Fussgängerstreifen zur Verfügung stehen, drei davon in den Haltestellenbereichen. Die Haltestellen Bächtelenacker werden versetzt angeordnet, so können Autofahrende das stehende Tram stadtauswärts überholen. Die Haltestelle Lindenweg stadtauswärts kommt vor dem Kreisel Lindenweg zu liegen. Dort können Autofahrende das wartende Tram nicht überholen.

Die Birkenallee entlang der Seftigenstrasse ab Kreisel Grünaustrasse stadtauswärts muss wegen des Trambaus ersetzt werden. Welche Baumart gewählt wird, steht noch nicht fest.

6.2.3 Kleinwabern: Kreisel Lindenweg bis Endhaltestelle

Nach der Durchfahrt des Kreisels Lindenweg fährt das Tram stadtauswärts im Mischverkehr weiter und biegt östlich des Hofgrundstücks Balsigergut zur Endhaltestelle Kleinwabern ab. Die Zufahrt zum neuen Bahnhof erfolgt rechtwinklig zur Seftigenstrasse und Bahn. So wird das Hofgrundstück des Balsigergutes vom Tramprojekt nicht tangiert. Fährt das Tram wieder Richtung Stadt, biegt es nach der Wendeschlaufe in die Seftigenstrasse ein und verkehrt zunächst auf einem Eigentrassee. Erst nach der Haltestelle Lindenweg, welche vor dem gleichnamigen Kreisel zu liegen kommt, fügt sich das Tram wieder in den Mischverkehr ein.

Die Abzweigung Seftigenstrasse – Bahnhof Kleinwabern wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Autofahrende gelangen über diese Kreuzung zum Bahnhof, zu den Kurzzeitparkplätzen und zu den angrenzenden Grundstücken. Die Dosieranlage auf der Seftigenstrasse Richtung Stadt, welche heute vor dem Kreisel Lindenweg installiert ist, wird südwärts verschoben.

Der Platz bei der neuen Endhaltestelle Kleinwabern wird verschiedene Nutzungen und Funktionen erfüllen: einerseits als Umsteigepunkt, andererseits als Aufenthaltsort. Die Ordnung des Tram- und Busverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs wird mit einer klaren Gestaltung geregelt. Im Innern der Tramwendeschlaufe entsteht ein Baufeld. Art und Mass der Nutzung werden im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Zentrumsentwicklung Kleinwabern“ geklärt (siehe Kapitel 2.1.2).

Neben der Bus- und Tramhaltestelle entlang der Grenze zum Hofgrundstück des Balsigergutes sind gedeckte Veloabstellplätze geplant. Diese werden durch einen Veloweg direkt von der Seftigenstrasse her erschlossen. Zum heutigen Zentrum Chly-Wabere wird für den Fuss- und den Veloverkehr ebenfalls eine direkte Verbindung erstellt.

6.2.4 Betriebswendeschlaufe Sandrain

Die Betriebswendeschlaufe, welche im Störfall die Weiterführung des Trambetriebs ermöglicht, kommt im Bereich der Haltestelle Sandrain zu liegen, und zwar am Ende des bestehenden Eigentrassees. Die Einfahrt in die Betriebswendeschlaufe erfolgt ab dem Gleis stadtauswärts. Die Haltestellen Sandrain werden Richtung Stadt verschoben. Von der Bondelistrasse zur Seftigenstrasse respektive zur Haltestelle Sandrain werden ein Treppenabgang und eine Rampe gebaut. Damit ist eine behindertengerechte Verbindung gewährleistet. In der Bondelistrasse wird im Rahmen einer separaten Planung die Fahrbahn neu gestaltet, es wird eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Auf der Seite gegen die Seftigenstrasse hin wird das Trottoir verbreitert. Für die Errichtung der Wendeschlaufe müssen Bäume gefällt werden, die Ersatzbepflanzung wird bei der Neugestaltung der Bondelistrasse vorgenommen. Die bestehende Recyclingsammelstelle wird im Rahmen der Umgestaltung der Bondelistrasse berücksichtigt und an einem alternativen Standort erhalten.

6.3 Auswirkungen auf die öffentliche Erschliessung Wasser und Abwasser

Die meisten Werkleitungen auf dem Abschnitt der verlängerten Tramlinie 9 müssen im Hinblick auf den Bau des Trams verschoben werden. Leitungen, die für Reparaturarbeiten oder Erneuerungen von oben zugänglich sein müssen, sollten nicht unter dem Tramtrogl verlaufen. Ansonsten würde der Trambetrieb bei Werkleitungsarbeiten gestört oder müsste gar über einen längeren Zeitraum unterbrochen werden. Dies betrifft insbesondere die Druckleitungen der Wasserversorgung, Gasleitungen, verschiedene Kabeltrassen und höher liegende Abwasserleitungen. Eine Neuordnung aller Werkleitungen in den betroffenen Strassenzügen ist daher unumgänglich und im Bauprojekt berücksichtigt. Da verschiedene Leitungen zum Teil ihre Nutzungsdauer erreicht haben oder in naher Zukunft erreichen werden, ist es sinnvoll, sie im Zuge des Tramprojekts zu erneuern. So ist nach Abschluss der Bauarbeiten die Lebensdauer der Leitungen auf der Achse der verlängerten Linie 9 einheitlich.

6.4 Fuss- und Veloverkehr, Menschen mit Behinderungen

Tram Region Bern wird so umgesetzt, dass das Verkehrsnetz im Zustand 2030 für alle Verkehrsteilnehmenden funktioniert: den ÖV, den Fuss-, den Velo- und den Autoverkehr. Das Kösener Parlament hat am 14. November 2011 im Zuge der Genehmigung des Projektierungskredits (K2, siehe Kapitel 4) folgende Forderung gestellt: *„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 Technischen Bericht des Bauprojekts für die neue Tramlinie 9 werden für jeden Abschnitt die Massnahmen und Veränderungen für sämtliche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ausgewiesen: Veloverkehr, Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, Autoverkehr. Zudem spielt der Veloverkehr auch im Bericht Verkehrsmanagement eine wichtige Rolle. Die Anliegen der Velofahrenden wurden im Rahmen von Hearings entgegengenommen und soweit möglich ins Projekt aufgenommen.

Für die Velofahrerinnen und Velofahrer ist es nicht immer einfach, wenn ihre Wege einer Tramlinie entlang führen. Das gilt besonders im Bereich von Haltestellen mit hohen Perronkanten und nahem Gleisabstand. Der Verkehrssicherheit wurde aber grosse Beachtung geschenkt. Beispielsweise profitieren Velos von den durchgehenden Velostreifen und den überbreiten Gehwegen zwischen Grünaukreisel und Lindenwegkreisel, auf denen das Velofahren zugelassen werden soll. Es entstehen zudem neue Velounterstände.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen im Rahmen der Realisierung der verlängerten Tramlinie 9 bessere Zugänge von den angrenzenden Quartieren zu den Haltestellen und attraktive Warteräume an den Haltestellen. Der Sicherheitsaspekt besitzt oberste Priorität: Dank Mittelbereichen und Mehrzweckstreifen soll das sichere Queren der Strasse verbessert werden.

Den seh- und gehbehinderten Menschen den Zugang zum ÖV und den Aufenthalt auf den öffentlichen Strassen und Plätze zu ermöglichen, ist im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) verankert. Im Rahmen der Projektentwicklung wurde dieses Anliegen intensiv mit den Interessenvertretern besprochen und es wurde nach guten Lösungen gesucht.

Die Interessen der verschiedenen Benutzergruppen stehen sich aber vielfach diametral entgegen. Im Gespräch wurde versucht, Kompromisse zu erreichen, die allen einen Gewinn bringen, aber vielleicht nicht dem individuell angestrebten Optimum entsprechen.

7 Kosten und Finanzierung

7.1 Grundsätze

Die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten basiert auf dem so genannten „Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung“ (siehe Abbildung 1). Dies bedeutet, dass der Träger des ÖV – im Wesentlichen der Kanton, mit Unterstützung des Bundes – als Auslöser des Trambaus die Investitionskosten für die ÖV-Infrastruktur sowie die Kosten für den trambedingten Umbau von Strassen und Werkleitungen trägt. Die Strasseneigentümer und Werke beteiligen sich an den Kosten, sofern ihnen durch den Neubau von Strassen und Werkleitungen eine Wertvermehrung (Vorteil) erwächst. Ein Beispiel: Wenn beim Bau der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern eine Werkleitung der Gemeinde Köniz erneuert wird, die erst zu 40 % abgeschrieben ist, werden 60 % ihres Werts vernichtet. Für diese 60 % kommt der Verursacher des Pro-

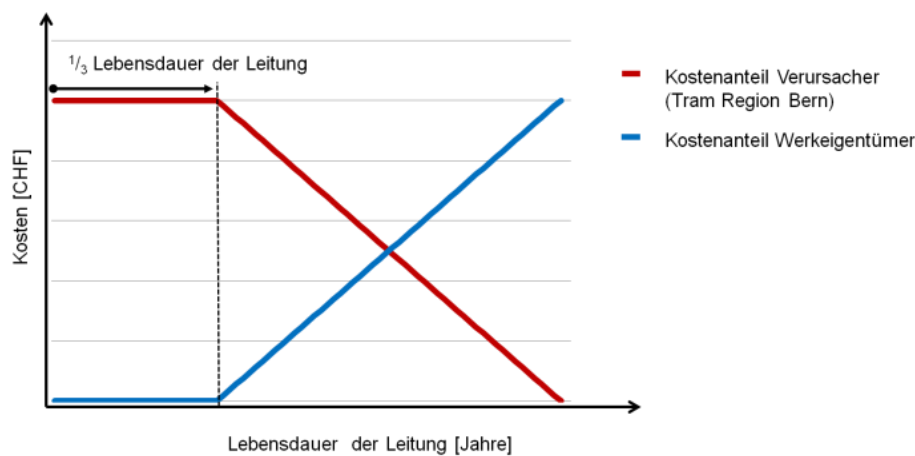


Abb. 1: Die Abschreibungskurve des „Verursacherprinzips mit Vorteilsanrechnung“

jekts (Kanton) auf. Weil aber durch die Erneuerung auch ein Mehrwert von 40 % entsteht, bezahlt die Gemeinde Köniz diese 40 %. Ist die Leitung weniger als zu einem Drittel abgeschrieben, übernimmt der Verursacher des Trambaus die Kosten für die neue Leitung vollumfänglich. Hat die Leitung aber ihre Lebensdauer erreicht – bei Wasser- und Abwasserleitungen sind dies im Durchschnitt 80 Jahre –, bezahlt die Gemeinde Köniz die Leitung zu 100 %.

An der eigentlichen Traminfrastruktur beteiligen sich die Gemeinden einzig mit Beiträgen an die Haltestellen auf ihrem Gemeindegebiet. Aufkommen müssen die Gemeinden zudem für Elemente, die nicht in direktem Zusammenhang mit dem Tramprojekt stehen, im Zuge des Trambaus aber sinnvollerweise realisiert werden (Drittprojekte).

7.2 Realisierungskosten Verlängerung Tramlinie 9

Die Realisierungskosten für die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern inklusive neue Betriebswendeschleife Sandrain (Teilprojekt 6) werden mit 64,0 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II, Kostengenauigkeit +/-15 %).

Projektelement		TP 6 (Mio. Fr.)
A ALLGEMEINES		5.8
1	Verkehrsregelungen/Umlenkungen Bauzeit	1.8
2	Landerwerb	1.2
3	Nebenkosten	2.8

B TEILPROJEKT		52.3
I	Bahntechnik	21.0
II	Hochbau	0.1
III	Strassenbau	13.9
IV	Bepflanzungen	1.9
V	Werkleitungen	6.1
VI	Kunstabauten	0.3
VII	Baunebenkosten	3.1
VIII	Archäologie	5.9
C RISIKO		5.9
TOTAL		64.0

Abb. 2: Realisierungskosten Verlängerung Tramlinie 9 nach Hauptpositionen (in Mio. Franken, Preisstand Bahnbauindex 2012 II, exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/- 15 %, gerundet)

Die Kontengruppe „C Risiko“ enthält als wichtigen Bestandteil Reserven für unvorhergesehene Mehrkosten im Zusammenhang mit dem Trambau. Diese können ausgelöst werden durch eine veränderten Marktsituation im Bauwesen, neue oder geänderte Gesetze und Vorschriften, Komplikationen im Bauablauf oder Bestandteile, die zum heutigen Zeitpunkt nicht vorhersehbar sind. Ebenso ist ein Risikoanteil Archäologie enthalten (siehe Kapitel 7.4).

7.3 Kantons- und Bundesbeiträge

Bezüglich der finanziellen Unterstützung des Projekts durch den Bund und den Kanton befindet sich das Teilprojekt Kleinwabern in einer anderen Ausgangslage als das Projekt für den Bau der neuen Tramlinie 10. Für letzteres sind die Kantonsgelder (alle) und die Bundesgelder (bis auf einen kleinen Teilbetrag) definitiv gesprochen. Nachfolgend wird der Stand der Dinge bezüglich Bundes- und Kantonsgelder für das Teilprojekt Kleinwabern erläutert.

Kanton

Wie dem Bauablaufplan Tram Region Bern in Kapitel 9 zu entnehmen ist, erfolgt der Baustart für die Tramlinienverlängerung Kleinwabern frühestens 2019. Aus diesem Grund war das Projekt nicht im kantonalen Investitionsrahmenkredit (IRK) 2014 bis 2017 enthalten. Die notwendigen Gelder werden aber voraussichtlich im nächsten IRK (2018 bis 2021) eingestellt.

Bund

Für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen stellt der Bund 6 Milliarden Franken bereit. Im Juni 2013 schickte der Bundesrat seinen Beschluss über die Mittelfreigabe der 2. Generation (2015 – 2018) in die Vernehmlassung. Das Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern stufte er als C*-Massnahme ein. Das bedeutet, der Handlungsbedarf wurde zwar grundsätzlich anerkannt, das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad rechtfertigten damals gemäss Bund die Einstufung als A- oder B-Massnahme aber nicht.

Der Kanton bezeichnete in seiner Vernehmlassungsantwort diese Einstufung als nicht nachvollziehbar. Dies vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungsentwicklung und des grossen Potenzials des neuen ÖV-Knotens (siehe Kapitel 2). Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland argumentierte in ihrer Vernehmlassungsantwort ähnlich. Die Gemeinde Köniz konnte sich via den Städteverband zu dieser Vorlage einbringen.

Ende Februar 2014 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte, die bis im Herbst 2014 den abschliessenden Entscheid fällen werden. Aus dieser Botschaft geht hervor, dass der Bundesrat das Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern zur B-Massnahme heraufgestuft hat. Somit hat das Projekt gute Chancen, im Agglomerationsprogramm der 3. Generation (2019 – 2022) Bundesgelder zugesprochen zu erhalten: Massnahmen, die im jetzigen Programm auf der B-Liste sind, sollen voraussichtlich im nächsten Programm durch den Bund mitfinanziert werden. Der Entscheid dazu fällt 2018. Mit dem neuen

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds (NAF) will der Bundesrat sicherstellen, dass auch in Zukunft genügend Mittel für den Agglomerationsverkehr zur Verfügung stehen. Dazu hat er im Februar 2014 eine Vernehmlassung eröffnet.

Der Könizer Gemeinderat setzt alles daran, dass der Bund die Tramlinienverlängerung im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation finanziell unterstützt. Mit der Volkabstimmung soll ein starkes Signal in Richtung Bund ausgesendet werden. Dass den Könizer Stimmberechtigten der Gemeindegeld für die Verlängerung der Tramlinie 9 gleichzeitig mit dem Geld für die neue Tramlinie 10 unterbreitet werden soll, hat aber noch weitere Gründe: Erstens soll mit dem Volksentscheid Klarheit bezüglich der verschiedenen Siedlungsentwicklungsprojekte in Kleinwabern geschaffen werden. Zweitens ist das Gesamtprojekt Tram Region Bern Resultat eines ganzheitlichen Planungsansatzes.

7.4 Archäologie

Ende 2012 nahm der Archäologische Dienst des Kantons Bern Sondierungen auf der Balsigermatte und im Breitenacker (Kehrsatz) vor. Die grossflächige Verteilung der dabei entdeckten Funde bestätigte die Vermutung, dass im sondierten Gebiet eine der grössten bisher bekannten zusammenhängenden bronzezeitlichen bis mittelalterlichen Fundstellen im Kanton Bern liegt. Die Ergebnisse bedeuten, dass jede grossflächige Bautätigkeit vorgängige archäologische Rettungsgrabungen auslöst (ausgraben, konservieren).

Um die Planungssicherheit für die verschiedenen Vorhaben im Bereich der vorgesehenen Tramwendeschleife Kleinwabern zu erhöhen, führte der Archäologische Dienst dort im Auftrag der Projektbeteiligten im Herbst 2013 Testgrabungen auf einem 150 m² grossen Teilstück aus. Aufgrund der Ergebnisse kann angenommen werden, dass im knapp 6000 m² grossen Gebiet der künftigen Tramwendeschleife mit einer mehrphasigen Siedlungsabfolge und Schichten mit Funden und Baustrukturen aus der Steinzeit, der Bronzezeit und dem Mittelalter zu rechnen ist. Die Kosten für die Rettungsgrabungen im Bereich der neuen Tramwendeschleife werden auf 5,9 Millionen Franken geschätzt (exkl. MWST), hinzu kommt ein Risikoanteil in der Höhe von rund 3 Millionen (Total 8,9 Millionen Franken, exkl. MWST).

Zu diskutieren war anschliessend die Frage des Kostenteilers. Grundsätzlich trägt der Kanton die Kosten der Rettungsgrabungen. Eine Gemeinde beteiligt sich gemäss Art. 24 des kantonalen Denkmalpflegegesetzes dann an den Kosten – grundsätzlich mit einem Drittel –, wenn sie Eigentümerin des betroffenen Grundstücks ist und sie die Untersuchung verursacht hat. Wie der Beilage 1 zur Siedlungsentwicklung Kleinwabern entnommen werden kann, ist nicht die Gemeinde Köniz Eigentümerin des betroffenen Gebiets, sondern die private Stiftung Balsigergut. Die Gemeinde bestreitet aber eine gewisse Betroffenheit nicht. Zum einen ist sie Partnerin in der Planungsgemeinschaft Tram Region Bern und deshalb Mitauslöserin der geplanten Tramlinienverlängerung. Zum anderen ist sie künftige Grundeigentümerin der Detailerschliessungsstrasse zum ÖV-Knoten Kleinwabern. Der Könizer Gemeinderat hat deshalb beschlossen, dem Parlament und den Stimmberechtigten einen Gemeindebeitrag an die archäologischen Rettungsgrabungen im Bereich der künftigen Tramwendeschleife zu beantragen. Ziel ist, diesen Beitrag mit einer später möglichen Mehrwertabschöpfung zu refinanzieren.

Kanton und Gemeinde haben folgenden Kostenteiler festgelegt:

- | | |
|------------------|------|
| • Kanton Bern | 75 % |
| • Gemeinde Köniz | 25 % |

Die Behördendelegation Tram Region Bern hat diesen Verteilschlüssel zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat Köniz hat festgehalten, dass der Kostenteiler für die Rettungsgrabungen im Bereich der Tramwendeschleife Kleinwabern nicht den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend vorgenommen wurde und der Kostenanteil der Gemeinde keine präjudizielle Wirkung für die Rettungsgrabungen in den restlichen Teilgebieten in Kleinwabern entfalten darf.

Im vorliegend beantragten Gemeindegeld an die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ist ein Betrag von 2,22 Millionen Franken an die Rettungsgrabungen im Bereich Tramwendeschleife aufgeführt (siehe Kapitel 7.6.)

7.5 Kostenteiler Verlängerung Tramlinie 9

Wie in Kapitel 7.3 ausgeführt, haben Bund und Kanton ihre Unterstützungsbeiträge noch nicht zugesichert. Weil aber die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern nur mit Unterstützung von Bund und Kanton realisiert wird, sind deren Beiträge im nachfolgenden Kostenteiler enthalten.

	Total	Kanton/ Bund	BERNMOBIL	Köniz	Werke
Mio. Franken (exkl. MWST)	64.0	53.0	0.1	8.9	2.1

Abb. 3: Kostenteiler Realisierungskosten Verlängerung Tramlinie 9 in Mio. Franken (exkl. MWST, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II, Kostengenauigkeit +/- 15 %, gerundet)

7.6 Kostenbeitrag und Kreditvorlage Gemeinde Köniz

Die Gemeinde Köniz trägt nur Kosten, welche auf ihrem Gemeindegebiet anfallen. Ausnahme bildet das übergeordnete Verkehrsmanagement. Die Kosten teilen sich auf in einen steuerfinanzierten und in einen spezialfinanzierten Teil.

Projektbestandteil	Total (Fr.)	steuerfinanziert (Fr.)	spezialfinanziert (Fr.)
Kostenbeteiligung Haltestellen <i>Perron, Wartehallen (Abbruch, Versetzen, Neubau)</i>	1'912'000	1'912'000	0
Neubau und Anpassungen Strassenanlagen <i>Bereich Endstation Kleinwabern, neuer Anschluss Seftigenstrasse mit Lichtsignalanlage</i>	2'195'000	2'195'000	0
Wasser (Wasserversorgung) <i>Fr. 381'000 Vorteilsanrechnung, Fr. 150'000 Drittprojekte</i>	475'000	0	475'000
Abwasser	732'000	0	732'000
Archäologie <i>inkl. Risiko Fr. 740'000</i>	2'220'000	2'220'000	0
Anteil Honorare und Nebenkosten <i>inkl. übergeordnetes Verkehrsmanagement</i>	897'000	755'000	142'000
Anteil Risikoposition	436'000	381'000	55'000
Total Kostenbeitrag Gemeinde Köniz (gerundet)	8'867'000	7'463'000	1'404'000

Abb. 4: Kostenbeitrag Gemeinde Köniz an die Verlängerung der Tramlinie 9, gerundet auf 1'000 Franken (exkl. MWST)

Die Mehrwertsteuer fällt nur für den steuerfinanzierten Teil an. Beim spezialfinanzierten Teil kann die Mehrwertsteuer als Vorsteuer in Abzug gebracht werden, sie belastet den Kredit nicht.

Kreditvorlage Köniz, Verlängerung Tramlinie 9	in Fr.
<i>Kostenbeitrag Gemeinde Köniz steuerfinanziert (exkl. MWST)</i>	7'463'000
<i>Mehrwertsteuer (8% steuerfinanzierter Teil)</i>	597'000
Kreditbetrag Gemeinde Köniz steuerfinanziert (inkl. MWST)	8'060'000

Kreditbetrag Gemeinde Köniz spezialfinanziert (exkl. MWST)	1'404'000
Total durch die Stimmberechtigten zu bewilligender Kredit	9'464'000

Abb. 5: Kreditvorlage Gemeinde Köniz, Verlängerung Tramlinie 9, gerundet auf 1'000 Franken

In der Gemeinde Köniz liegt die Finanzkompetenz für Ausgaben ab 5 Millionen Franken bei den Stimmberechtigten. Vorbehältlich der Zustimmung des Parlaments wird der Gemeindegeld für die Realisierung der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern somit den Könizer Stimmberechtigten zum Beschluss unterbreitet.

Der Kredit des spezialfinanzierten Teils wird zusammen mit den Anteilen „Honorare und Nebenkosten“ sowie „Risikoposition“ auf die Konti Wasser und Abwasser verteilt (vgl. Abb. 4). Parlament und Stimmberechtigten wird der spezialfinanzierte Teil wie folgt beantragt: Kontengruppe „Wasser“ 553'000 Franken, Kontengruppe „Abwasser“ 851'000 Franken.

7.7 Bereits bewilligte Kredite

Parlament und Gemeinderat haben für die Planung und Projektierung von Tram Region Bern die folgenden Kredite bewilligt. Diese sind im beantragten Kredit nicht enthalten.

Übersicht bereits bewilligte Kredite Tram Region Bern	in Fr.
K1: Vorprojekt (Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9)	605'000
K2: Bau- und Auflageprojekt (Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9)	860'000
Evaluation Haltestelle Liebefeld Park	80'000
Total bereits bewilligte Kredite (gerundet)	1'545'000

Abb. 6: Bereits bewilligte Kredite im Zusammenhang mit Tram Region Bern in der Gemeinde Köniz

7.8 Ohnehinkosten Infrastruktur

Im Rahmen des Trambaus werden die betroffenen Strassen vollständig saniert und mit neuen Belägen versehen. Der Strassenraum wird neu gestaltet, zudem werden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen. Wie in Kapitel 6.3 dargelegt, findet auch unter dem Boden eine Erneuerung statt. Grundsätzlich muss die Gemeinde Köniz ihre Strassen und Werkleitungen aber auch dann unterhalten, wenn die Verlängerung der Tramlinie 9 nicht realisiert wird. Weil heute im Abschnitt der geplanten Tramlinienverlängerung aber keine Gemeindestrassen vorhanden sind, beschränkt sich die Berechnung der so genannten Ohnehinkosten auf die Werkleitungen. Konkret stellt sich die Frage: Wie viel Geld müsste die Gemeinde Köniz mittel- bis langfristig investieren, damit die gemeindeeigenen Werkleitungen denselben Wert erhalten würden wie mit dem Bau der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern?

Im Projekt Tram Region Bern gilt bei der Finanzierung von Werkleitungen das Prinzip der Vorteilsanrechnung (siehe Kapitel 7.1). Das bedeutet: Der Betrag, den die Gemeinde Köniz im Fall des Trambaus für die Werkleitungen aufwenden muss, ist identisch mit jenem Betrag, den sie auch ohne Tramlinienverlängerung aufwenden müsste, um denselben Mehrwert zu schaffen. Dieser Betrag beläuft sich auf 1,46 Millionen Franken und entspricht damit den Ohnehinkosten für die Gemeinde Köniz im Teilprojekt Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern.

7.9 Investitionsplanung

Die Beträge aus Kapitel 7.6 (Kreditvorlage Köniz) sind in der nachfolgenden Tabelle auf den nächsthöheren 50'000er-Wert gerundet.

Projektverlauf	Baubeginn	Bauende	Rechnungsabschluss	
Jahr	2019	2020	2021	TOTAL
Steuerfinanziert Kontengruppe 2410 Verkehrsanlagen	2'500'000	2'800'000	2'800'000	8'100'000
Spezialfinanziert Kontengruppe 5550 Wasser	200'000	200'000	200'000	600'000
Spezialfinanziert Kontengruppe 5600 Abwasser	300'000	300'000	300'000	900'000

Abb. 7: Übersicht über die geplanten Investitionen der Gemeinde Köniz in die Realisierung der Tramlinienverlängerung 9, verteilt über die geplante Bauzeit, in Franken.

Fazit zum steuerfinanzierten Teil

Die Jahrest ranchen im Investitionsplan sind gemäss heutigem Planungsstand auf die Jahre 2019 bis 2021 aufgeteilt. Da im gleichen Zeitraum auch grössere Jahrest ranchen aus dem Teilprojekt 1 (neue Tramlinie 10, Abschnitt ab Eigerplatz bis Schliern) anfallen, hat der Gemeinderat den Auftrag erteilt, die Investitionsplanung neu über 10 Jahre auszuarbeiten. Für die Umsetzungsjahre des Projekts zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern soll aufgezeigt werden, wie die Investitionsspitzen zulasten des steuerfinanzierten Haushaltes mittels Verschiebungen und Etappierungen anderer Projekte soweit reduziert werden können, dass die durchschnittliche Investitionsquote von 12 Millionen Franken nach Möglichkeit nicht wesentlich davon abweicht.

Fazit zum spezialfinanzierten Teil

Über drei Jahre verteilt, ergeben sich verträgliche jährliche Zusatzbelastungen des Investitionsplanes beider Spezialfinanzierungen. Ein wesentlicher Teil sind Ohnehinkosten. Je nach Etappierung ergibt sich gegebenenfalls in einzelnen Jahren die Notwendigkeit, die Investitionsquote für die eine oder andere Spezialfinanzierung vorübergehend zu erhöhen, ohne dass dies die finanzielle Verträglichkeit grundsätzlich in Frage stellt.

7.10 Folgekosten

Die Investitionsfolgekosten sind nach Konti getrennt in Beilage 5 (Tabellen Folgekosten) ersichtlich. Sie setzen sich aus Zinsen und Abschreibungen der Investitionen in den entsprechenden Jahren zusammen. Gemäss dem harmonisierten Rechnungsmodell 2 fallen die Abschreibungen erst bei Betriebsbeginn an. Beim steuerfinanzierten Teil kommt ein höherer jährlicher Beitrag an den ÖV des Kantons Bern in der laufenden Rechnung hinzu: Die zusätzlichen Haltestellen Bächtelenacker, Lindenweg und Kleinwabern führen zu entsprechenden Mehrabfahrten und damit zu einer Zunahme der ÖV-Punkte. Das Ausmass der Erhöhung ist abhängig davon, wie der Waberer Ast der Tramlinie 9 künftig verknüpft und wie hoch der Takt sein wird. Die Abklärungen dazu laufen im Rahmen des Regionalen Tramkonzepts (siehe Kapitel 6.1.3). Die durch die verlängerte Tramlinie 9 bedingte Erhöhung des ÖV-Beitrages von maximal 935'000 Franken jährlich wird sich voraussichtlich erstmals 2023 in der laufenden Rechnung niederschlagen. Die Investitionen im Rahmen der Realisierung von Verkehrsprojekten würden auch ohne Tram getätigt und somit die Kosten für Zinsen und Abschreibungen trotzdem anfallen.

8 Projektorganisationsform für die Phase Realisierung

Die Behördendelegation Tram Region Bern hat an ihrer Sitzung vom 9. Dezember 2013 beschlossen, für die Realisierungsphase des Tramprojekts eine Aktiengesellschaft (AG) zu gründen. Oberstes Organ ist die Behördendelegation (Generalversammlung) mit Vertretungen von Bern, Köniz, Ostermündigen, Kanton, BERNMOBIL und eventuell des Bundes. In der Behördendelegation vertreten die politisch Verantwortlichen ihre Interessen. Vonseiten der Gemeinde Köniz wird die Vorsteherin/der Vorsteher der Direktion Planung und Verkehr Einsitz in der Behördendelegation nehmen. Der Vorsitz obliegt dem Kanton.

Das operative Entscheidungsorgan ist der Lenkungsausschuss (Verwaltungsrat). Den Vorsitz übernimmt BERNMOBIL, hinzukommen Vertretungen von Kanton und den drei beteiligten Gemeinden. Vonseiten Köniz wird der Leiter/die Leiterin der Abteilung Verkehr und Unterhalt Einsitz im Lenkungsausschuss nehmen. Damit sich die Gemeinde Köniz am Aktionariat beteiligt, müssen Parlament und Volk mindestens einer der beiden Kreditvorlagen zu Tram Region Bern (Verlängerung Tramlinie 9, neue Tramlinie 10) zustimmen. In diesem Fall wird der Könizer Kostenbeitrag für die beiden Projekte respektive für das eine bewilligte Projekt der AG übertragen, welche für den Bau von Tram Region Bern verantwortlich ist.

Die Rechtsform der Aktiengesellschaft hat sich während der Realisierung von Tram Bern West bewährt. Sie ist das geeignete Gefäss für die Abwicklung der Bauphase, die Interessen der Bauherren sind gebündelt. Die Organisation ist schlank und effizient. Verantwortlichkeiten, Kontrollorgane und Haftungsfragen sind klar und gesetzlich geregelt.

9 Weiteres Vorgehen bei Annahme des Geschäfts durch Parlament und Volk

Der Terminplan sieht vor, dass für das Projekt zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern die öffentliche Auflage und der Start des Plangenehmigungsverfahrens (2. Bewilligungsstufe) ab Anfang 2016 erfolgen sollen. Der Baustart ist auf 2019 terminiert, die Bauzeit beträgt zwei Jahre. Mit etappenweiser Realisierung und geschickter Bauplanung wird versucht, die Unannehmlichkeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Die Verlängerung der Tramlinie 9 soll auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hin in Betrieb genommen werden (siehe Abbildung 8). Die Bauarbeiten für die Tramlinie 10 sollen bereits ab Anfang 2015 am Eigerplatz und auf der Achse Viktoriaplatz–Ostermundigen/Rüti beginnen. Mit dem Ast Köniz der Tramlinie 10 soll – nicht zuletzt auf Wunsch des Runden Tisches – erst im Jahr 2017 begonnen werden.

2015 werden in der Gemeinde Köniz auch die Landerwerbsverhandlungen aufgenommen. Denn obwohl Tram Region Bern weitgehend im bestehenden Strassenraum gebaut wird, ist die Realisierung ganz ohne Zugriff auf privaten Grund nicht möglich. In den meisten Fällen handelt es sich um wenige Quadratmeter beziehungsweise um Dienstbarkeiten. In der Stadt Bern und in der Gemeinde Ostermundigen sind die Landerwerbsgespräche bereits im Gang. Da der Könizer Ast der Linie 10 und die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern nicht vor 2017 respektive 2019 in Angriff genommen werden, erfolgen die Landerwerbsverhandlungen erst ab 2015.

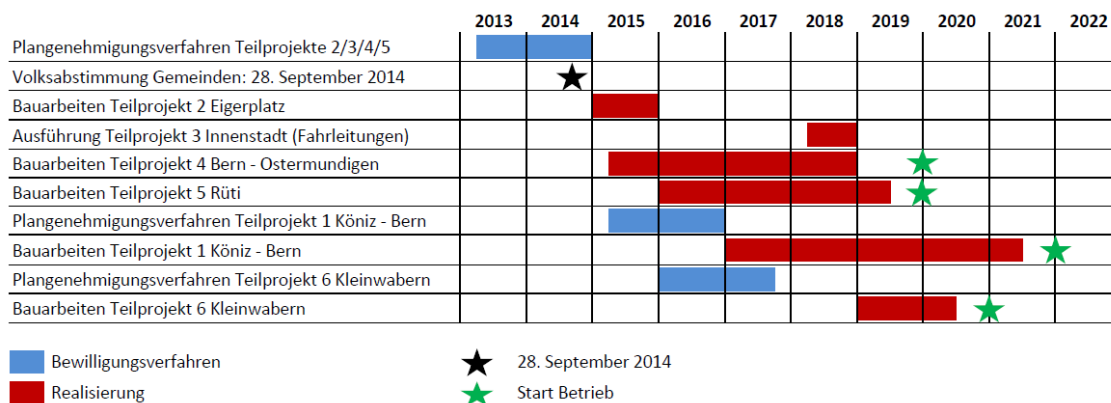


Abb. 8: Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf Tram Region Bern; Stand März 2014. Geplanter Baubeginn für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern ist 2019.

10 Folgen bei Ablehnung des Geschäfts

Falls die Gemeinde Köniz ihren Kredit für die Verlängerung der Tramlinie 9 ablehnt, wird das Projekt nicht realisiert und die S-Bahnhaltestelle Kleinwabern nicht gebaut. Die weitere Entwicklung in Kleinwabern, die aus raumplanerischer und ökologischer Sicht sinnvoll und notwendig ist, wäre nicht möglich. Bund und Kanton machen ihre Entwicklungsabsichten von der Realisie-

rung der verlängerten Tramlinie 9 abhängig. Ohne ÖV-Umsteigeknoten in Kleinwabern fehlt eine sinnvolle und effiziente Lösung, mit der das prognostizierte starke Verkehrswachstum auf der Strasse aufgefangen werden kann. Der Siedlungsdruck auf ländliche Gebiete steigt, was zum Verschwinden von Kulturland und zu noch mehr Verkehrswachstum führen würde.

Wie weit das aktuelle ÖV-Angebot bei Ablehnung der Tramlinienverlängerung ausgebaut wird, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht definiert werden. Ein Teil der Siedlungsentwicklung (Bächteleacker, Nesslerenweg 36-116) und damit eine Erhöhung der ÖV-Nachfrage in Kleinwabern findet auch ohne neue Tramlinie statt. Ein Ausbau des aktuellen Angebotes wird in jedem Fall für die Gemeinde Mehrkosten für ÖV-Punkte und eventuell notwendige Infrastruktur generieren.

11 Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Mit X zu Y Stimmen bei Z Enthaltungen beantragt das Parlament den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der Tramlinienverlängerung 9 nach Kleinwabern wird ein Gemeindegeld von insgesamt Fr. 9'464'000 zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt. Der Kredit wird wie folgt der Investitionsrechnung belastet:

- Fr. 8'060'000 (inklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Verkehrsanlagen (steuerfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 2410.501.0348, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld.
- Fr. 553'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Wasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5550.501.4343, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld.
- Fr. 851'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Abwasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5600.501.1318, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld.

Der vorliegende Beschluss wird unter dem Vorbehalt gefasst, dass der Bund und der Kanton Bern ihre Beiträge an die Realisierungskosten sprechen und dadurch die Verlängerung der Tramlinie 9 gemäss Auflageprojekt realisiert werden kann.

2. Das Parlament genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten und den Wortlaut des Stimmzettels.

Köniz, 14. Mai 2014

Der Gemeinderat

Beilagen:

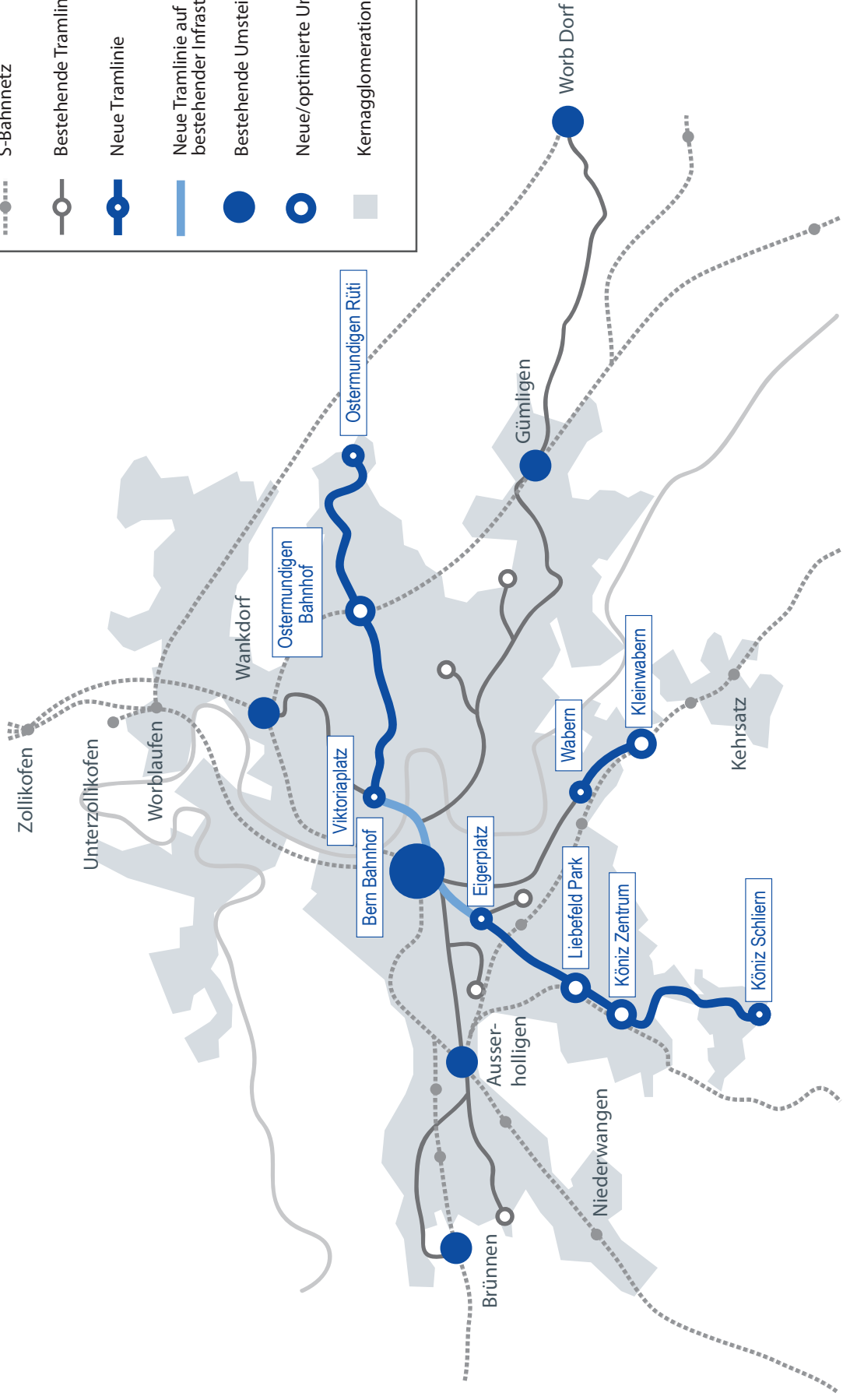
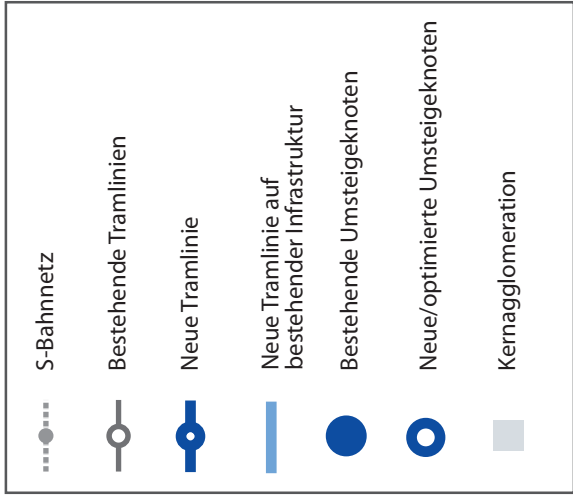
- 1) Siedlungsentwicklung Kleinwabern
- 2) Linienplan Tram Region Bern
- 3) Infoblatt Tram Region Bern
- 4) Entwurf Botschaft zuhanden der Stimmberechtigten und Stimmzettel
- 5) Tabellen Folgekosten

Siedlungsentwicklung Kleinwabern

Stand: April 2014; Änderungen vorbehalten
(Quelle: Planungsabteilung Gemeinde Könniz)

Beilage 1





Editorial

Übersicht Bauprojekt 2014



Im Raum Liebefeld/Köniz entstehen in den nächsten Jahren viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze – zum Beispiel beim Bundesamt für Gesundheit im Liebefeld. In Kleinwabern soll nach dem Willen der Gemeinde, der Region und des Kantons eine gezielte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung stattfinden. Diese Entwicklungen entsprechen den Zielen der Kónizer Ortsplanung: Die Siedlungsentwicklung soll dort stattfinden, wo eine attraktive ÖV-Erschliessung sichergestellt werden kann. Tram Region Bern hilft der Gemeinde, ihre ortsplane-rischen Ziele zu erreichen. Ausserdem führt ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Angebot dazu, dass die Leute vermehrt auf den ÖV umsteigen und so das Strassennetz entlastet wird. Dieser Effekt lässt sich im Korridor Kóniz/Liebefeld eindrücklich nachweisen. Mit Tram Region Bern kann dieser Umsteigeeffekt aufrecht erhalten und gefördert werden. Der tiefere Takt des Trams – es wird auch zu Spitzenzeiten im 6-Minuten-Takt verkehren – wird zusätzlich Platz auf der Strasse schaffen.

Für ihren Beitrag an die Realisierungskosten von Tram Region Bern erhält die Gemeinde Kóniz viel: eine moderne, zukunftsgerichtete ÖV-Erschliessung, neuwertige Strassen und Werkleitungen, aufgewertete öffentliche Räume und eine Verkehrslösung, die für alle Verkehrsteilnehmenden Vorteile bringt.

Katrin Sedlmayer
Gemeinderätin Kóniz

Ueli Studer
Gemeindepräsident Kóniz

Inhalt

Editorial 1
Neue Tramlinien für die Region Bern.. 1
Ein attraktives ÖV-Angebot
für Kleinwabern als Basis für
nachhaltige Siedlungsentwicklung..... 1
Linienführung mit Haltestellen2/3
Mit dem Tram: Mehr Platz auf
der Strasse 4
Unterschiedliche Ausgangslagen..... 4



Neue Tramlinien für die Region Bern



Mit Tram Region Bern werden die durchfahrenen Strassenräume und Plätze aufgewertet – wie hier im Zentrum Liebefeld (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Die Buslinie 10 (Kóniz/Schlieren – Bern – Ostermündigen/Rütli) soll auf Trambetrieb umgestellt und die Tramlinie 9 bis Kleinwabern verlängert werden. Dies ist das Ziel des Projekts Tram Region Bern, welches vom Kanton Bern, von den beteiligten Gemeinden sowie BERNMOBIL getragen und vom Bund mitfinanziert wird.

Das Tram ist die zweckmässigste Lösung für die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10. Die verlän-

gerte Tramlinie 9 erschliesst ein wichtiges Entwicklungsgebiet und soll zusammen mit der geplanten S-Bahnhaltestelle Kleinwabern einen neuen ÖV-Knotenpunkt bilden.

Ein gut ausgebauten ÖV-Netz macht die gesamte Region Bern als Wirtschafts- und Wohnstandort attraktiver. Ein Tram wertet die Quartiere, Gewerbe- und Industriegebiete entlang der Linie auf, weil sie

mit einem komfortablen und zuverlässigen Transportmittel erschlossen werden.

Die Bauprojekte inklusive Kostenvoranschlag liegen seit Mai 2013 (Linie 10) respektive Mai 2014 (Linie 9) vor.

Am 28. September 2014 finden in Bern, Kóniz und Ostermündigen die Abstimmungen über die Gemeindekredite an Tram Region Bern statt.

Verlängerung Tramlinie 9

Ein attraktives ÖV-Angebot für Kleinwabern als Basis für nachhaltige Siedlungsentwicklung

Die Tramlinie 9 soll bis zur geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern verlängert werden. In Kleinwabern entsteht dadurch ein attraktiver ÖV-Knoten.

Dieser ÖV-Ausbau bringt einerseits eine markante Angebotsverbesserung für die bestehenden Quartiere. Andererseits wird dadurch die Grundlage gelegt, das Entwicklungspotenzial von Kleinwabern, welches in der Kónizer Ortsplanung ausgewiesen ist, zu nutzen. Die Gemeinde, die Region und der Kanton sehen Kleinwabern als richtigen Ort, um mit gezielten Siedlungsentwicklungen die ländlichen Räume bestmöglich zu schützen. Die Entwicklung in Kleinwabern macht aber nur dann Sinn, wenn das Gebiet mit dem ÖV angemessen erschlossen wird. Der neue ÖV-Knoten unterstützt zudem den Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV und entlastet so die viel befahrene Seftigenstrasse.

Die Realisierungskosten für die Verlängerung der Tramlinie 9 werden auf 64 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit ± 15 %, Preisstand 2012 BTI, ohne Projektierungskosten). Der Kredit der Gemeinde Kóniz beläuft sich auf 9,5 Millionen Franken (inkl. MWST und gemein-despezifische Zusatzkosten). Im Gemeindekredit ist auch ein Beitrag an die archaischen Rettungsgrabungen enthalten, die in Kleinwabern vorgenommen werden müssen.



Das bewährte Waberer Verkehrsmodell mit dem Tram im Mischverkehr soll bis zum Kreisellindenweg weitergeführt werden – im Bild die neue Haltestelle Bächtelenacker (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

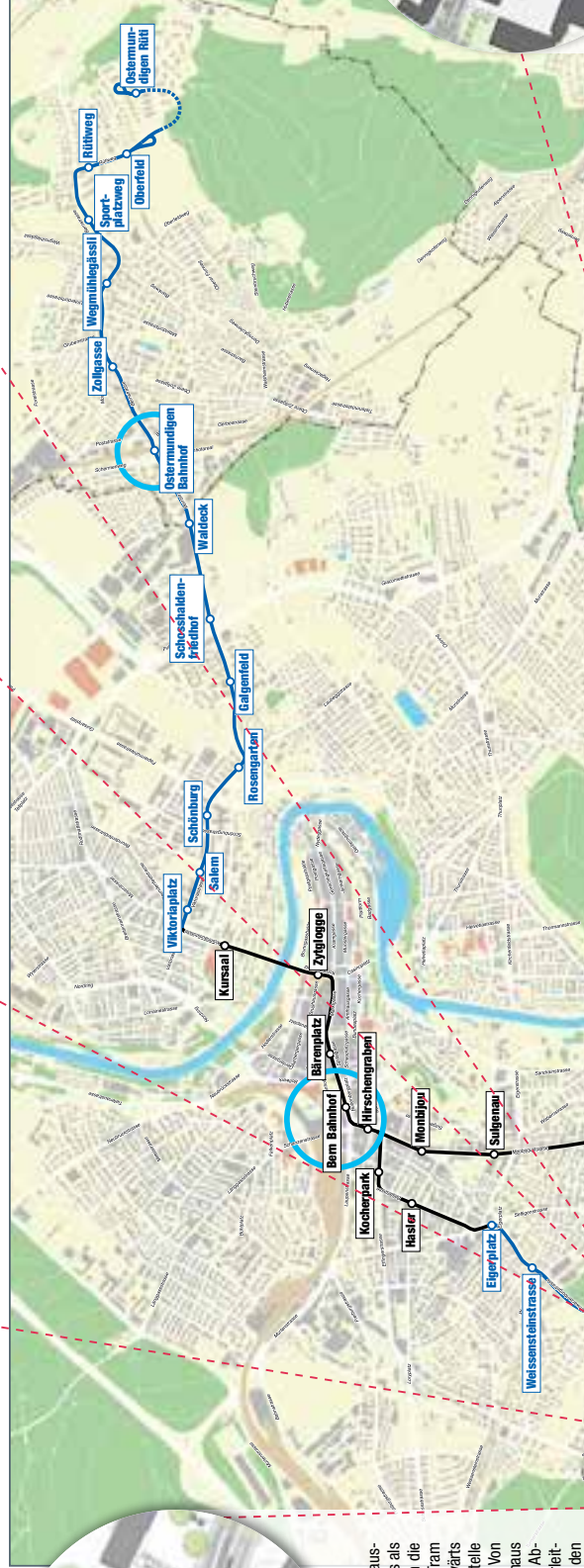
Linienführung und Haltestellen Köniz/Kleinwabern

Die Haltestelle **Köniz Zentrum** wird als Kaphaltestelle realisiert, die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen nicht überholen. Die Kantenhöhe zwischen Haltestelle und Fahrbahn beträgt im vorderen Teil des Perrons 21 cm, im hinteren Teil 13 cm. Dies ermöglicht den Rollstuhlfahrenden im vorderen Teil des Trams einen hindernisfreien Zugang. Im Gegenzug bleibt im hinteren Bereich der Haltestelle das flächige Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv. Die Landorfsstrasse ist vor dem Gemeindehaus für den motorisierten Individualverkehr geöffnet.

Bei der Haltestelle **Brühlplatz** wird eine Inselhaltestelle gebaut, die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen überholen. Für den Veloverkehr ergeben sich dank der Lage der Haltestelle keine Konflikte. Weit die Tempo-30-Zone vom Zentrum Köniz bis zum Brühlplatz ausgeweitet wird, werden die Fussgängerinnen und Fussgänger dank flächigem Queren auf die Trottoirs am Strassenrand gelangen. Der Brühlplatz soll im Zuge der Arealentwicklung Station Köniz aufgewertet werden.

Die Haltestelle **Hessstrasse** wird als Kaphaltestelle gebaut. Richtung Bern können Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram überholen, so wird verhindert, dass sich Rückstaus bis in den Hessstrassekreis bilden. Richtung Köniz besteht keine Überholmöglichkeit. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden an beiden Enden der Haltestellen mit Insel geschützte Übergänge gebaut.

Bei der Haltestelle **Liebfeld Park** wird eine Kaphaltestelle gebaut. Die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen nicht überholen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden an beiden Enden der Haltestellen mit Insel geschützte Übergänge gebaut. Zwischen der Haltestelle und der S-Bahnstation Liebfeld wird ein attraktiver Umsteigeknoten gestaltet.

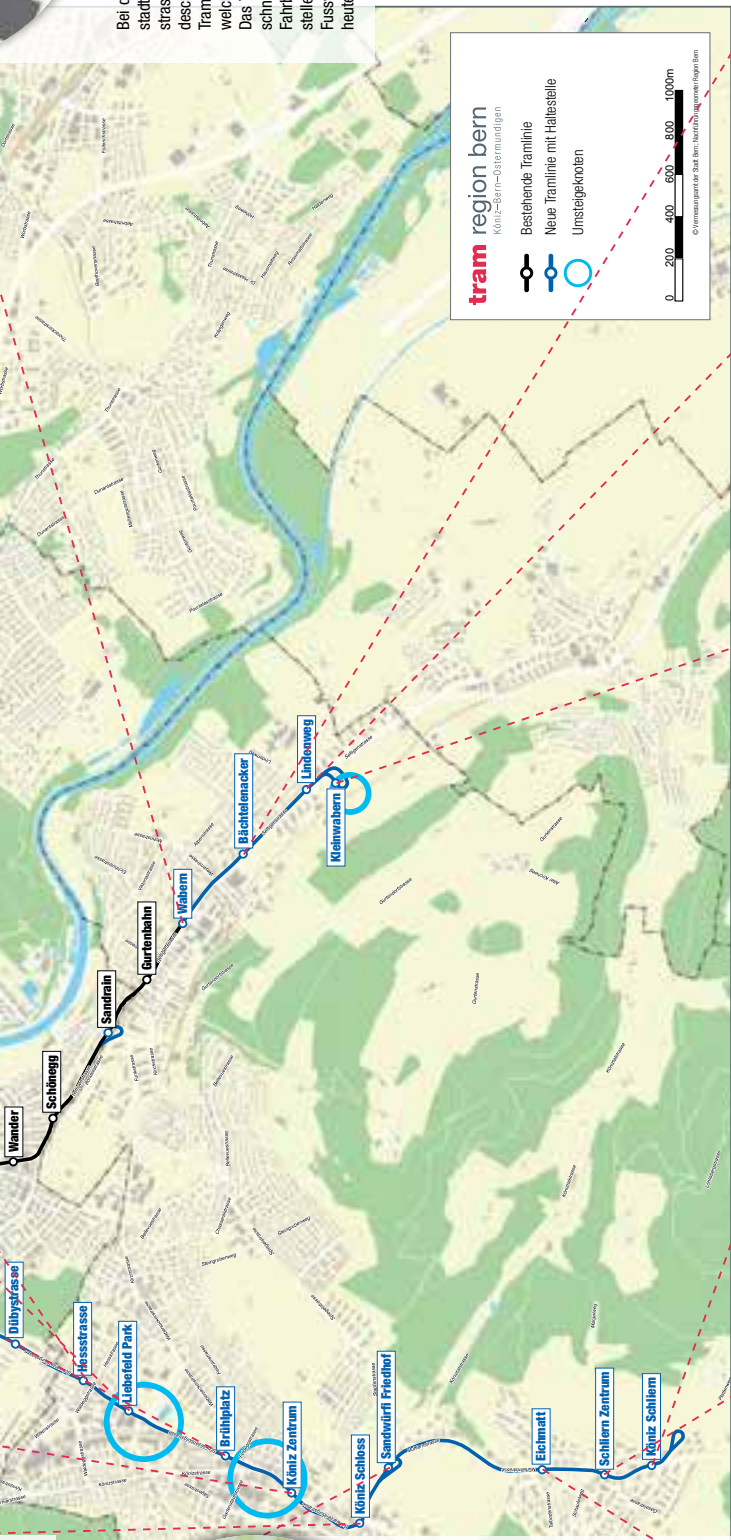


Die Haltestelle **Schloss** wird stadtauswärts als Inselhaltestelle, stadtinwärts als Kaphaltestelle erstellt. Folglich können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram stadtauswärts überholen, stadtinwärts nicht. An den beiden Enden der Haltestelle sind Fussgängerstreifen vorgesehen. Von der Mühlenstrasse Richtung Schulhaus gibt es für Velofahrende verschiedene Abbiege- und Querungshilfen. Die Fahrbahnen werden so gebaut, dass sie die



Blick auf das schützenswerte Schlossareal möglichst wenig stören.

Die Haltestelle **Sandwürli** wird als Inselhaltestelle gebaut, die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen überholen. Für den Veloverkehr entstehen keine Konflikte, für die Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es an den Haltestellenenden Fussgängerstreifen. Die Einmündung der Könizstrasse in die Mühlerstrasse wird neu mit einer Lichtsignalanlage geseuert. Bei der Haltestelle Sandwürli wird die Betriebswendeschleife erhalten, welche im Störfall für die Aufrechterhaltung des Trambetriebs bis Köniz nötig ist.



tram region bern
Köniz-Bern-Ostermündigen

Bestehende Tramlinie
Neue Tramlinie mit Haltestelle
Umsteigeknoten

0 200 400 600 800 1000m

© Vermessungsamt der Stadt Bern, Kantons- und Gemeindefliegfeldern



Bei der Haltestelle **Wabern** wird das Tram stadtauswärts künftig auf der Seftigenstrasse auf Höhe der heutigen Endwendeschleife halten. Stadteinwärts hält das Tram weiterhin bei der Haltestelle Eichholz, welche aber in «Wabern» umbenannt wird. Das Tram verkehrt in diesem Strassenabschnitt im Mischverkehr, das heisst auf der Fahrbahn, entsprechend werden Kapthaltestellen realisiert. Für den Auto- und den Fussverkehr ergeben sich im Vergleich zu heute kaum Änderungen.



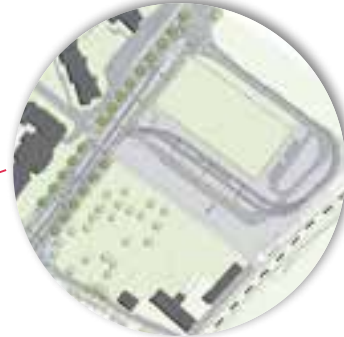
Die Haltestelle **Eichmatt** wird als Kapthaltestelle gebaut. Stadtauswärts können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram überholen, stadteinwärts nicht. Den Fussgängerinnen und Fussgängern stehen an beiden Enden der Haltestelle mit Insein geschützte Übergänge zur Verfügung. Längs der Haltestelle stadtauswärts werden zusätzlich 46 Veloabstellplätze erstellt.



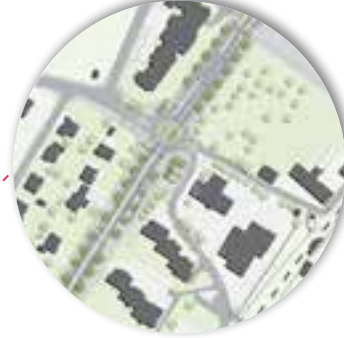
Heute wendet der Bus der Linie 10 hinter dem Restaurant Dörfli. Mit der Umstellung auf Tram kommt die Haltestelle **Schliern Zentrum** als Kapthaltestelle auf der Mühlerstrasse Höhe Murrhüus zu liegen. Stadteinwärts können die Trams überholt werden, stadtauswärts nicht. Auf der Seite in Fahrtrichtung Bern entsteht ein neuer gedeckter Velounterstand (20 Plätze).



Die Haltestelle **Köniz Schliern** ist gegenüber der heutigen Buslinie neu und bindet das Gebiet Froschweg / Fuhrenstrasse / Plattenweg besser an die Linie 10 an. Das Tram wendet ohne Passagiere in der Endwendeschleife Plattenweg, das Ein- und Aussteigen erfolgt ausschliesslich auf der Mühlerstrasse auf Höhe Froschweg. Bei dieser Kapthaltestelle können Autofahrerinnen und Autofahrer das stehende Tram stadteinwärts überholen, stadtauswärts nicht. Bei der Haltestelle entstehen 40 gedeckte Veloabstellplätze.



Das Tram biegt von der Seftigenstrasse in den Bereich der Endhaltestelle **Kleinwabern** ein, wo ein neuer ÖV-Knotenpunkt mit Tram, S-Bahn, Bus und Postauto entsteht. Bei der Endhaltestelle stehen zwei Perrons für den Ein- und Ausstieg sowie für das Umsteigen zum Bus und zum Postauto zur Verfügung. An der Grenze zum Hofgrundstück des Baslergutes werden gedeckte Veloabstellplätze realisiert. Diese werden durch einen Veloweg von der Seftigenstrasse her direkt erschlossen. Das Einbiegen von Tram, Bus, Postauto und Autoverkehr zurück in die Seftigenstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.



Die Haltestellen **Lindenweg** liegen in der jeweiligen Fahrtrichtung vor dem Kreisell Seftigenstrasse / Lindenweg. Stadtauswärts wird eine Kapthaltestelle gebaut, Autofahrerinnen können das wartende Tram nicht überholen. Stadteinwärts verfügt das Tram in diesem Bereich über ein Eigenraster, die Haltestelle ist mit einem Mittelperron ausgebildet, Autofahrerinnen können das wartende Tram entsprechend überholen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird das Queren der Seftigenstrasse mit Mittellinien sicherer gemacht.



Bei der Haltestelle **Bächteleinacker** können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram stadtauswärts überholen, stadteinwärts hingegen nicht. Die Haltestellen sind leicht versetzt. Velofahrerinnen und Velofahrer können auf der Fahrbahn an der Haltestelle vorbeifahren. Jeweils am Anfang und am Ende des Haltestellenbereichs werden Fussgängerstreifen mit Mittellinien realisiert.

Umstellung Linie 10 auf Trambetrieb

Mit dem Tram: Mehr Platz auf der Strasse

Die Buslinie 10 von Köniz/Schliern via Bern nach Ostermundigen/Rüti stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. 2013 wurden auf dieser Linie mit rund 16,8 Millionen Fahrgästen ungefähr gleich viele Personen transportiert wie auf allen Postautolinien im Kanton Bern zusammen. Da die Bevölkerungszahl und die Zahl der Arbeitsplätze entlang der Linie 10 auch künftig zunehmen werden, wird sich die ÖV-Nachfrage weiter erhöhen. Damit der ÖV attraktiv bleibt, muss er mit dieser Entwicklung Schritt halten.

Ein Tram von 42 bis 45 Metern Länge weist eine bis zu 2,5-mal höhere Kapazität auf als die heutigen Gelenkbusse auf der Linie 10. Deshalb kann das Tram auch in den Hauptverkehrszeiten im 6-Minutentakt statt wie heute die Busse im 3-Minutentakt verkehren. Das entlastet die Strassen, sodass mehr Platz für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung steht. Ein Tram ist nicht nur komfortabler als ein Bus, sondern auch umweltfreundlicher.

Die Realisierungskosten für die Traminie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti werden mit 495 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$, Preisstand 2012 BTI, ohne Projektierungskosten). Der Kredit der Gemeinde Köniz, welcher am 28. September 2014 den Stimmberechtigten beantragt wird, beläuft sich inklusive Mehrwertsteuer und gemeindefestspezifische Zusatzkosten auf 18,1 Millionen Franken.



Das Verkehrsregime im Zentrum Köniz bewährt sich. Deshalb soll im Bereich Bläuackerplatz so wenig wie möglich verändert werden (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Impressum

Herausgeberin:
Planungsgemeinschaft Tram Region Bern
c/o BERNMOBIL
Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14

Gestaltung:
k+k visuelle gestaltung,
Elisabethenstrasse 35, 3014 Bern

Stand Mai 2014



Stand Finanzierung und weiteres Vorgehen

Unterschiedliche Ausgangslagen

Für die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb haben Bund und Kanton ihre Beiträge in der Höhe von 364 Millionen Franken (74 % der Realisierungskosten) bereits zugesichert.

Für den Bau der Traminienverlängerung nach Kleinwaben hingegen haben sowohl der Kanton

wie auch der Bund ihre Kostenbeiträge noch nicht gesprochen. Die notwendigen Gelder vom Kanton sollen im nächsten Investitionsrahmenkredit (2018 bis 2021) eingestellt werden.

Bezüglich Beitrag vom Bund präsentiert sich die Situation wie folgt: Ende Februar 2014 hat der

Bundesrat in seiner Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen 2015 – 2018 das Projekt Traminienverlängerung 9 als B-Projekt bezeichnet. Für Massnahmen, die im aktuellen Programm als B-Projekte eingestuft sind, werden im nachfolgenden Agglomerationsprogramm (2019 – 2022) voraussichtlich Beiträge aus dem Infrastrukturfonds

gesprochen. Der Baustart für die Traminienverlängerung ist deshalb frühestens erst ab 2019 möglich. Die Bauzeit beträgt zwei Jahre. Das Projekt wird aber nur realisiert, wenn Bund und Kanton das Projekt finanziell mittragen. Der Könizer Ast der Traminie 10 soll von Anfang 2017 bis Ende 2021 gebaut werden.



Wird der Kredit vom Volk bewilligt, gelangt man gemäss heutigem Planungsstand ab Dezember 2021 mit dem Tram nach Schliern (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF = Eingabefelder
INVESTITIONSOBJEKT: 5600.501.1318 TRB Linie 9, Anteil Abwasser

BRUTTOKREDIT: 900'000.00

<u>JAHR</u>	<u>Ansatz</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
<u>Kapitalkosten (des Restwertes)</u>							
Lebensdauer der Anlage	80 Jahre					11'250	11'250
Abschreibungen *)	1.3%						
Zinsausfall auf Eigenkapital	0.0%						
<small>(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)</small>							
<u>Betriebskosten</u>							
Sachaufwand (z. B. Unterhalt)	0.0%	0	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)	0.0%	0	0	0	0	0	0
<u>abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten</u>							
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)		0	0	0	0	0	0
wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)		0	0	0	0	0	0
Total Folgekosten		0	0	0	0	11'250	11'250

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

- Es handelt sich um eine Ersatzinvestition, die die Höhe des Wiederbeschaffungswerts, die Einlagen in die SF Werterhalt und damit die Laufende Rechnung nicht beeinflusst.
- Es handelt sich um eine Neuinvestition; die Höhe des Wiederbeschaffungswerts und damit die Einlagen in die SF Werterhalt werden jedoch nicht unmittelbar sondern periodisch angepasst.

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)

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

<u>JAHR</u>	<u>%</u>	<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
-------------	----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Beträge in CHF

- = Eingabefelder !!!

INVESTITIONSOBJEKT: 2410.501.0348 TRB Linie 9, Anteil Steuern

BRUTTOKREDIT:

8'100'000.00

INVESTITIONSTRANCHEN:

2'500'000 2'800'000 2'800'000

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:

Abschreibungen ab Betrieb (Strassen) 2.5% 0 0 0 0 0 202'500 202'500

Fremdfinanzierungszinsen 3% 0 0 0 7'500 23'400 40'200 48'600

(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)

Total Folgekosten

0 0 0 7'500 23'400 242'700 251'100

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF [] = Eingabefelder

INVESTITIONSOBJEKT: 5550.501.4343 TRB Linie 9, Anteil Wasser

BRUTTOKREDIT: 600'000.00

	<u>Ansatz</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
<u>Kapitalkosten (des Restwertes)</u>							
Lebensdauer der Anlage	80 Jahre					7'500	7'500
Abschreibungen *)	1.3%						
Zinsausfall auf Eigenkapital	0.0%						
<small>(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)</small>							
<u>Betriebskosten</u>							
Sachaufwand (z. B. Unterhalt)	0.0%	0	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)	0.0%	0	0	0	0	0	0
<u>abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten</u>							
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)		0	0	0	0	0	0
wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)		0	0	0	0	0	0
Total Folgekosten		0	0	0	0	7'500	7'500

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

- Es handelt sich um eine Ersatzinvestition, die die Höhe des Wiederbeschaffungswerts, die Einlagen in die SF Werterhalt und damit die Laufende Rechnung nicht beeinflusst.
- Es handelt sich um eine Neuinvestition; die Höhe des Wiederbeschaffungswerts und damit die Einlagen in die SF Werterhalt werden jedoch nicht unmittelbar sondern periodisch angepasst.