



Gemeinde
Köniz

Volksabstimmung 28. September 2014

**Botschaft des Parlaments
an die Stimmberechtigten**

Tram Region Bern

Realisierung Tramlinie 10;
Gemeindekredit

Tram Region Bern

Realisierung
Tramlinienverlängerung 9;
Gemeindekredit

Stand 16.05.2014

Abstimmungslokale

Das Lokal mit Stern (*) ist nicht rollstuhlgängig.

Gemeindehaus Bläuacker
Landorfstrasse 1, 3098 Köniz

Öffnungszeiten

Donnerstag, 25. September 2014, 08–12 und 14–18 Uhr
Freitag, 26. September 2014, 08–12 und 14–17 Uhr

Köniz (Oberstufenzentrum)
Liebefeld (Schulhaus Hessgut)
Wabern (Dorfschulhaus*)
Niederscherli (Schulhaus Bodengässli)
Niederwangen (Schulhaus)

Öffnungszeiten

Sonntag, 28. September 2014, 10–12 Uhr

Briefliche Stimmabgabe

Verwenden Sie für die briefliche Stimmabgabe das beiliegende Kuvert. Schicken Sie das Kuvert per Post (nicht frankieren) oder geben Sie es an der Loge im Gemeindehaus Bläuacker (Landorfstrasse 1, 3098 Köniz) ab.

Ausserhalb der Schalteröffnungszeiten können Sie es auch in den Briefkasten des Gemeindehauses einwerfen.

Letzte Leerung: Samstag, 27. September 2014, 14 Uhr

Öffnungszeiten Loge Gemeindehaus Bläuacker:
Montag bis Freitag, 08–12 und 14–17 Uhr
Donnerstag bis 18 Uhr

Das geltende Recht

finden Sie im Internet unter www.koeniz.ch
(Verwaltung > Reglemente/Verordnungen).
Sie können es auch telefonisch bei der Stabsabteilung
der Gemeinde Köniz bestellen: 031 970 91 11

Vom 1. bis zum 26. September 2014 sind die Gestaltungspläne für die neue Tramlinie 10 und für die Verlängerung der Tramlinie 9 im Gemeindehaus an der Landorfstrasse 1 in Köniz, in der Villa Bernau an der Seftigenstrasse 243 in Wabern, im **XXXXXX** in Niederscherli und im **XXXXXX** in Niederwangen ausgestellt.

Weitere Informationen zu den beiden Tramprojekten sind unter www.tramregionbern.ch zu finden.

Übersicht über die Abstimmungsvorlagen zu Tram Region Bern

Gemeinderat und Parlament unterbreiten den Stimmberechtigten mit dieser Botschaft zwei Vorlagen zu Tram Region Bern: den Gemeindegeld an den Bau der neuen Tramlinie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti und den Gemeindegeld an die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern.

Beide Bauvorhaben sind Bestandteile des Gesamtprojekts Tram Region Bern. Parlament und Gemeinderat Köniz sowie die Behördendelegation Tram Region Bern sind aber zum Schluss gekommen, dass am 28. September 2014 in Köniz über die beiden Vorhaben getrennt abgestimmt werden soll. So wird den Stimmberechtigten eine differenzierte Meinungsabgabe ermöglicht. Nachfolgend werden die beiden Vorlagen deshalb separat behandelt und entsprechend die beiden Kredite auch separat beantragt.

Tram Region Bern

Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld

Gemeinderat und Parlament beantragen den Stimmberechtigten die Annahme der Vorlage. Das Parlament empfiehlt mit **XX** zu **XX** (bei **X** Enthaltungen) ein JA.

Seite 4

Tram Region Bern

Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld

Gemeinderat und Parlament beantragen den Stimmberechtigten die Annahme der Vorlage. Das Parlament empfiehlt mit **XX** zu **XX** (bei **X** Enthaltungen) ein JA.

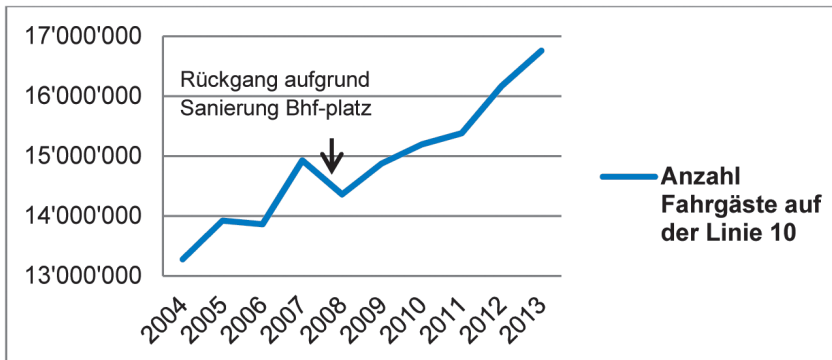
Seite 25

Tram Region Bern

Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld

Das Wichtigste in Kürze

Die Buslinie 10 von BERNMOBIL von Köniz/Schliern bis Ostermündigen/Rüti erschliesst rund einen Viertel der Bevölkerung und fast die Hälfte der Arbeitsplätze der Stadt Bern und der Gemeinden Köniz und Ostermündigen. Die Zahl der Fahrgäste auf dieser Linie hat von 2004 bis 2013 um 26,2% auf 16,8 Millionen zugenommen. Heute werden auf der Linie 10 etwa gleich viele Passagiere befördert wie auf allen Postautolinien im Kanton Bern zusammen.



Entwicklung der Anzahl Fahrgäste auf der Buslinie 10

Das Wachstum der letzten Jahre wird sich fortsetzen. Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept wird in der Agglomeration Bern zwischen 2007 und 2030 mit einer Zunahme im öffentlichen Verkehr (ÖV) um über 60% gerechnet. Da die Busse auf der Linie 10 zu Spitzenzeiten schon heute überlastet sind, braucht es eine Lösung, um das künftige Wachstum aufzufangen. Bestvariante ist die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb, kombiniert mit einem Ausbau der S-Bahn.

Das Tram ist ein ökologisch und ökonomisch sinnvolles, komfortables Verkehrsmittel. Zum einen schafft es die benötigte Kapazität im ÖV, zum anderen werden im Rahmen des Trambaus Verbes-

serungen für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr erzielt, öffentliche Räume aufgewertet und Strassen und Werkleitungen erneuert. Mit einem Tram können Wohnungen und Arbeitsplätze an gut erschlossenen Orten konzentriert und die Grünräume ausserhalb der Siedlungsgebiete geschützt werden.

Die Realisierungskosten für die Tramlinie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti werden mit 495 Millionen Franken veranschlagt (exkl. Mehrwertsteuer/MWST, Genauigkeit Kostenvoranschlag +/-10%, Preisstand 2012). Bund und Kanton leisten zusammen einen Beitrag in der Höhe von 364 Millionen Franken. Das Könizer Parlament beantragt den Stimmberechtigten inklusive Mehrwertsteuer einen Kredit von 18,1 Millionen Franken an die Realisierung der Tramlinie 10. Gleichzeitig mit Köniz stimmen am 28. September 2014 auch die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen über ihre Kredite an die Tramlinie 10 ab.

Gemäss heutiger Planung wird der Könizer Ast der Tramlinie 10 von Anfang 2017 bis Ende 2021 realisiert

Die Entstehung von Tram Region Bern

In der Agglomeration Bern hat der Verkehr in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Dies gilt sowohl für den ÖV wie auch für den motorisierten Individualverkehr (nachfolgend Autoverkehr genannt). Verantwortlich dafür sind einerseits der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie der wachsende Anteil mobiler, älterer Menschen in unserer Gesellschaft. Andererseits steigt die Zahl an Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Agglomeration Bern kontinuierlich an. Auch die Gemeinde Köniz ist von dieser Entwicklung betroffen, wie die Grafik auf der nächsten Seite zeigt.

Weil das ÖV-Aufkommen und der Autoverkehr künftig weiter zunehmen werden, haben Region und Kanton Bern nach Lösungen für die Verkehrsprobleme gesucht. Insgesamt wurden 23 verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel evaluiert und miteinander verglichen. Letztlich resultierte folgende Bestvariante: Die bereits heute stark ausgelastete Buslinie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti soll durch ein Tram ersetzt und die Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Ergänzend

Siedlungsentwicklung König-Liebfeld

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

Carba Nord

ca. 50000 m² Bruttogeschossfläche für Dienstleistung und Wohnen;
Baufeld A: 14.000 m² Bruttogeschossfläche für Dienstleistung im Bau; bezugsbereit 2014/15
Baufeld B: Projektstudie läuft

Arealentwicklung Station Liebfeld

ca. 24.000 m² Bruttogeschossfläche für Dienstleistung und Wohnen
Baureife ab 2018/19

Neuhaushaus/Johnsonhaus

36 Wohnungen mit Verkauf und Dienstleistung im Erdgeschoss im Bau; bezugsbereit ab 2. Quartal 2015

Zentrum König

Entwicklungsplanung für ca. 30.000 m² Bruttogeschossfläche (Gewerbe/Dienstleistung und Wohnen)

Bläucker II

2. Etappe Zentrumsüberbauung mit ca. 5000 m² Bruttogeschossfläche; Baureife voraussichtlich 2014 (vorbehaltlich Einsparungen)

Bundesverwaltung

Bestand heute: 520 Arbeitsplätze; 720 Arbeitsplätze im Bau; bezugsbereit ab 2014/15; Endzustand total: 1840 Arbeitsplätze

Dreispietz/Continuum

34 Wohnungen und Fläche für Dienstleistung im Bau; bezugsbereit ab Frühjahr 2015

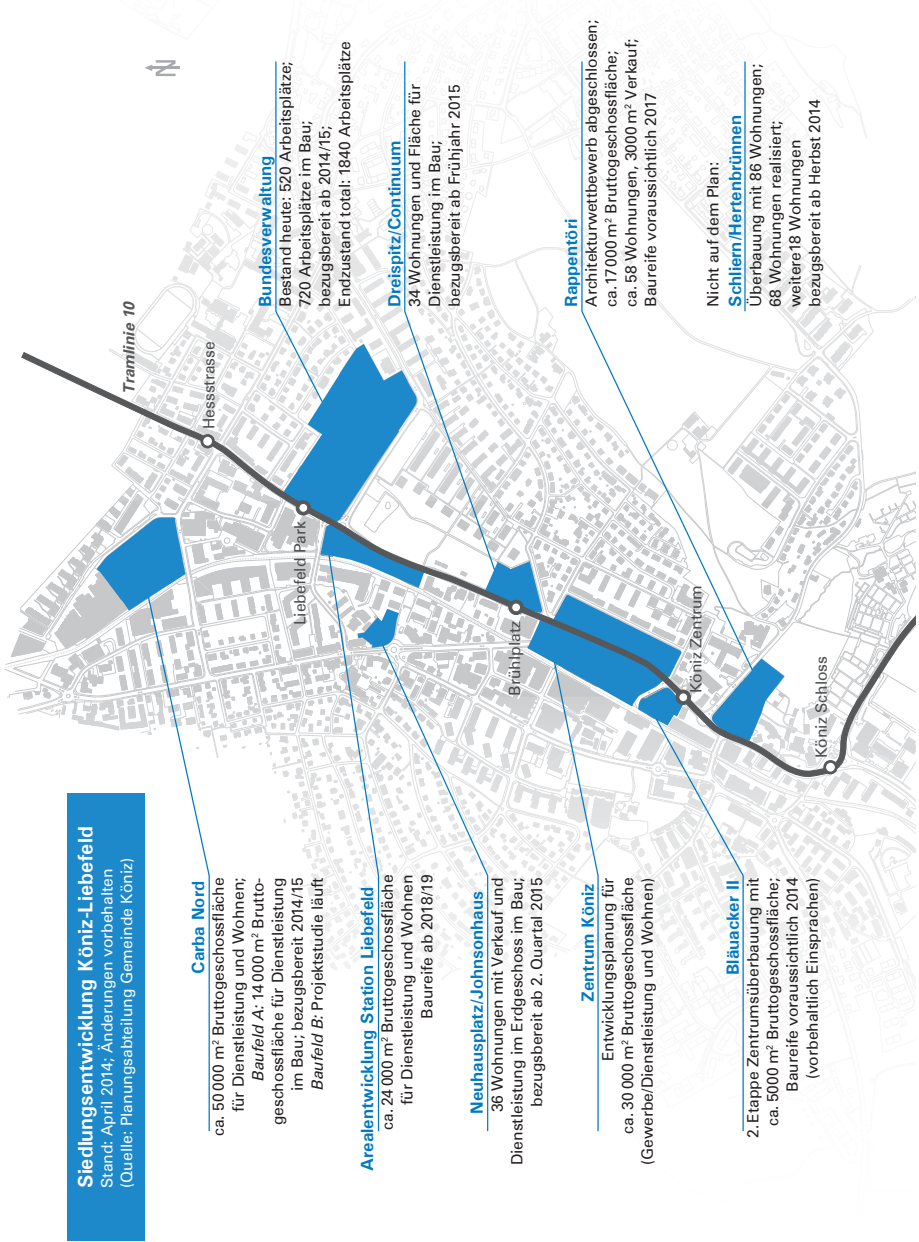
Rappentöri

Architekturwettbewerb abgeschlossen; ca. 17.000 m² Bruttogeschossfläche; ca. 58 Wohnungen, 3000 m² Verkauf; Baureife voraussichtlich 2017

Nicht auf dem Plan:

Schlieren/Hertenbrünnen

Überbauung mit 86 Wohnungen; 68 Wohnungen realisiert; weitere 18 Wohnungen bezugsbereit ab Herbst 2014



soll die S-Bahn ausgebaut und besser mit dem Tram verknüpft werden. So wird die benötigte Kapazität im ÖV bereitgestellt und für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr mehr Platz auf der Strasse geschaffen. In der Folge wurden die Planungsarbeiten für die beiden Tramprojekte unter dem Namen "Tram Region Bern" aufgenommen.

Weshalb ein Tram statt ein Bus?

Die Zunahme im ÖV der Agglomeration Bern kann auf der Linie 10 künftig nicht mehr mit Bussen aufgefangen werden. Die Fahrzeuge sind während der Morgen- und Abendspitzen schon heute überfüllt. Den Takt von 3 auf 2 Minuten zu verdichten und so die Kapazität zu erhöhen, ist betrieblich nicht sinnvoll:

Erstens bilden sich aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens zu Hauptverkehrszeiten bereits heute Pakete von zwei bis vier Linienebussen, die unmittelbar hintereinander verkehren. Der erste Bus ist überfüllt, beim zweiten und dritten ist die Auslastung schwächer, der vierte ist fast leer. Nach diesen Paketen entstehen in der Regel grössere Fahrplanlücken. Mit einem Bus im 2-Minutentakt würde sich diese Paketbildung weiter verschärfen.

Zweitens verkehren heute auf der Linie 10 zu Spitzenzeiten 20 Busse pro Stunde und Richtung. Das führt dazu, dass sich Linienebusse und Autoverkehr gegenseitig behindern. Morgens und abends bilden sich regelmässig Rückstaus, beispielsweise von der Autobahnausfahrt Bern-Bümpliz her auf der Achse Turnierstrasse-Könizstrasse. Mit einem Bus im 2-Minutentakt würden sogar 30 Busse pro Stunde und Richtung verkehren. Die Staus nähmen zu.

Mit dem Tram können die verschiedenen Probleme gelöst werden:

- Das Tram schafft die benötigte Kapazität im ÖV. Ein Tram von 42 bis 45 Metern Länge, wie es auf der Linie 10 zum Einsatz käme, fasst bis zu 2,5-mal mehr Personen als ein Gelenkbus.
- Das Tram schafft Platz auf der Strasse. Es verkehrt im 6-Minutentakt, statt 20 Busse sind pro Stunde und Richtung noch maximal 10 Trams unterwegs. Der Autoverkehr profitiert, weil sich weniger Staus bilden.

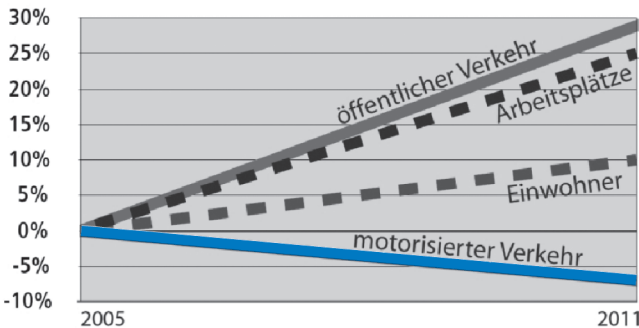
- Das Tram kann seine Kapazität voll ausschöpfen. Dank teilweiser Eigentrassee und Optimierungen bei den Lichtsignalanlagen kann es den Fahrplan besser einhalten als der Bus. Es bilden sich keine Pakete, die Fahrgäste können an den Haltestellen regelmässig einsteigen.
- Das Tram schafft Reserven für die Zukunft. Das Tram könnte in einem dichteren Takt verkehren und damit auch ein weiteres Wachstum im ÖV auffangen.

Ausbau der S-Bahn als Ergänzung zum Tram

In Ergänzung zu Tram Region Bern soll in den nächsten 10 bis 15 Jahren auch das S-Bahnnetz Bern ausgebaut werden. Denn es braucht beide Verkehrsmittel, um das ÖV-Wachstum in der Agglomeration Bern zu bewältigen und Reserven für die Zukunft zu schaffen. Ab 2025 soll die S-Bahnlinie 6 (S6, Bern–Schwarzenburg) im Viertelstundentakt bis Niederscherli verkehren. Die Schliesszeiten an den Bahnübergängen werden dank neuer Sicherungstechnik trotz dichteren Takt der S-Bahn insgesamt gleich bleiben wie heute.

Umsteigen auf den ÖV dank Tram

Ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Angebot führt dazu, dass die Leute vermehrt auf den ÖV umsteigen und so das Strassennetz entlastet wird. Dieser Effekt lässt sich am Korridor Köniz/Liebefeld darstellen. Zwischen 2005 und 2011 haben in diesem Gebiet die Ein-



Entwicklung EinwohnerInnen, Arbeitsplätze und Verkehrsaufkommen im Raum Köniz/Liebefeld zwischen 2005 und 2011

wohnerinnen und Einwohner um 10 %, die Arbeitsplätze um 25 % zugenommen. Als logische Folge davon hat auch der Gesamtverkehr zugenommen, an der Gemeindegrenze Köniz–Bern zwischen 2005 und 2011 um insgesamt 6 %. Die Zahl der Personen in Autos hat an der Gemeindegrenze aber im gleichen Zeitraum um 7 % abgenommen. Das heisst, die Verkehrszunahme wurde vollständig durch den ÖV und wahrscheinlich auch durch den Fuss- und Veloverkehr (nicht erhoben) aufgefangen. Ein attraktives ÖV-Angebot reduziert also nicht nur den Neuverkehr, sondern bewirkt auch eine Verhaltensänderung bei den Autofahrerinnen und Autofahrern.

Dieser Umsteigeeffekt kann nur aufrecht erhalten und gefördert werden, wenn die Tramlinie 10 gebaut und der ÖV so genügend Kapazitäten bereitstellen kann. Überfüllte Busse führen zu einem Ausweichen auf das Auto und zu noch mehr Verkehr auf den Strassen und in den Quartieren.

Tram: komfortabel und ökologisch im Vorteil

Das Tram bietet auf der Linie 10 mehr Komfort und eine bessere Fahrqualität als der Bus. Die Gänge sind breiter und besser begehbar, die Stehplatzbereiche bei den Türen sind grosszügiger, das Ein- und Aussteigen ist komfortabler und dauert weniger lang. Die Fahrgäste sind im Tram ruhiger und bequemer unterwegs als im Bus. Moderne Trams tragen auch Sorge zur Luft. Dank der Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb kann BERNMOBIL seinen gesamten CO²-Ausstoss um rund 20 % senken. Schadstoffe wie Russpartikel, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe werden mit dem Trambetrieb ebenfalls weiter sinken. Dieser spart zudem im Vergleich zum Busbetrieb viel Energie.

Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden

Tram Region Bern wird so gestaltet, dass das Verkehrsnetz für alle Verkehrsteilnehmenden funktioniert: den ÖV, den Fuss-/Veloverkehr und den Autoverkehr. Ziel ist, den Verkehr sicher und flüssig abzuwickeln und ihn für Mensch und Umwelt verträglich zu gestalten.

Autoverkehr

Der Autoverkehr profitiert mit dem Bau der Tramlinie 10 einerseits vom 6-Minutentakt des Trams, der Platz auf der Strasse schafft (siehe Kapitel "Weshalb ein Tram statt ein Bus?" weiter vorne). Zudem wird mit Dosieranlagen dafür gesorgt, dass der Verkehr in den Ortszentren flüssig und stetig bleibt und sich der Ausweichverkehr in den Quartieren verringert. Die Gesamtreisezeit nimmt für den Autoverkehr auf stark befahrenen Abschnitten insgesamt ab.

Zwischen Eigerplatz und Endhaltestelle Schliern können Autofahrende an sechs von elf Haltestellen das Tram in einer Fahrtrichtung überholen, an zwei Haltestellen in beiden Richtungen. Nur an drei Haltestellen (Weissensteinstrasse, Liebefeld Park, Köniz Zentrum) lassen die Platzverhältnisse das Überholen in keiner Richtung zu.

Fuss- / Veloverkehr

Für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen bessere Zugänge von den angrenzenden Quartieren zu den Haltestellen und attraktive Warteräume. Der Sicherheitsaspekt besitzt oberste Priorität: Dank Mittelbereichen, Mehrzweckstreifen und Geschwindigkeitsreduktionen soll das sichere Queren der Strasse verbessert werden.

Für die Velofahrerinnen und Velofahrer ist es nicht immer einfach, wenn die Wege einer Tramlinie entlang führen. Im Projekt Tram Region Bern wurden die Interessen des Veloverkehrs von Beginn weg mitberücksichtigt. Velos profitieren beispielsweise von den fast durchgehenden Velostreifen, die neu erstellt werden. Zudem entstehen bei mehreren Haltestellen neue Velounterstände.

Schutz der ländlichen Räume

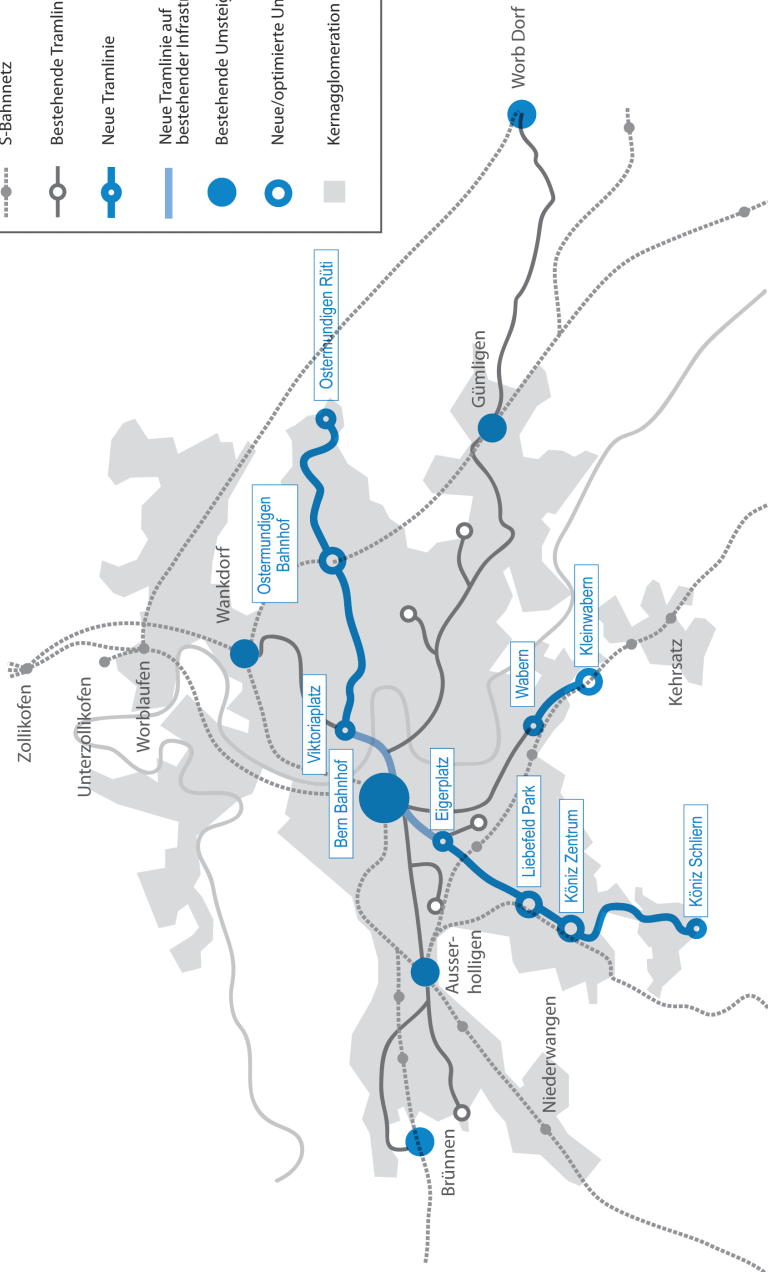
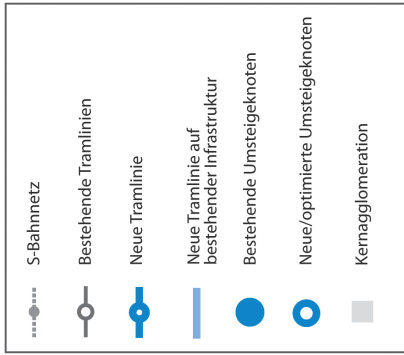
In der laufenden Ortsplanungsrevision verfolgt der Gemeinderat die Strategie, gut erschlossene Flächen auszuweisen und wo sinnvoll zu entwickeln. Die Zonenplanrevision erfolgt aber ohne flächenmässige Vergrösserung der Bauzonen. Mit der Strategie, die Entwicklung nach innen zu lenken, werden ländlich geprägte Ortsteile in der Gemeinde und der Region vor zunehmendem Siedlungsdruck geschützt, Kulturland und Grünräume werden erhalten.

Die Mitwirkung zur Könizer Richtplanung hat gezeigt, dass diese Grundhaltung breit akzeptiert ist. Tram Region Bern entspricht dem Sinn und Geist der Könizer Raumentwicklungsstrategie und hilft der Gemeinde, ihre ortsplanerischen Ziele zu erreichen. Denn nur wenn die Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb umgestellt wird, kann die steigende Mobilitätsnachfrage, welche durch die Entwicklung nach innen entsteht, mit dem ÖV aufgefangen werden.

Im 10er-Tram von Bern nach Schliern

Der Linienverlauf der künftigen Tramlinie 10 und die Lage der Haltestellen entsprechen weitgehend der heutigen Buslinie (siehe Liniplan auf der nächsten Seite). Änderungen ergeben sich etwa im Stadtzentrum von Bern, wo das Tram durch die Markt- und die Spitalgasse verkehren wird. Vom Hirschengraben bis zum Eigerplatz fährt das Tram auf den bestehenden Schienentrassen via Hirschengraben/Kocherpark/Hasler und nicht wie heute der Bus via Monbijou. Für die Könizer Bevölkerung ergibt sich dadurch ein Vorteil gegenüber der heutigen Buslinie: Das 10er-Tram wird künftig auch stadtauswärts am Hirschengraben anhalten. Heute hält der 10er-Bus nach dem Bahnhof erstmals im Monbijou. Damit verbessert sich für die Könizer Bevölkerung die Erreichbarkeit der "Welle" und generell des westlichen Teils des Hauptbahnhofs, der sich mit dem Bau des PostParcs (u.a. mit Post, Coop, Migros) und dem geplanten Bahnhofzugang Bubenberg stark weiterentwickeln wird.

Ab dem Eigerplatz verläuft das Tramtrasse auf der Schwarzenburgstrasse bis zum Schlosskreisel südlich des Könizer Ortskerns. Von da an folgt das Trasse der Muhlernstrasse. Bei der Haltestelle Sandwürfi wird die Betriebswendeschleife gebaut, welche notwendig ist, um im Störfall den Trambetrieb bis Köniz aufrecht zu erhalten. In Schliern wird die heutige Haltestelle der Buswendeschleife auf die Muhlernstrasse Höhe Murrihuus verlegt. Die letzte Haltestelle befindet sich auf Höhe Froschweg, kurz vor der Abzweigung zum Plattenweg. Dank der zusätzlichen Haltestelle ist das Gebiet Froschweg / Fuhrenstrasse / Plattenweg künftig besser mit ÖV erschlossen. Das Tram wendet – ohne Passagiere – in der Endwendeschleife Plattenweg und fährt zurück auf die Muhlernstrasse, wo die Fahrgäste für die Fahrt Richtung Stadtzentrum einsteigen können.



Mit dem Tram erhöht sich die Reisezeit vom Bahnhof Bern bis zur Endstation Schliern gegenüber dem Bus um rund drei Minuten. Gründe dafür sind die längere Strecke zwischen Bahnhof Bern und Eigerplatz (via Hirschengraben, Kocherpark, Hasler) sowie die zusätzliche Haltestelle in Schliern.

Die Schlüsselemente

Nachfolgend wird auf vier Schlüsselemente des Projekts für die Tramlinie 10 in der Gemeinde Köniz näher eingegangen.

Zentrum Liebefeld

Der Neubau der Tramlinie 10 bietet die Chance, die durchfahrenen Strassenräume und Plätze sorgfältig aufzuwerten und den öffentlichen Raum attraktiver und vermehrt zum Ort der Begegnung und des Verweilens zu machen. Im Liebefeld soll zwischen den Kreiseln Hessesstrasse und Bündenackerstrasse eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Ein Mehrzweckstreifen – wie jener im Zentrum Köniz – soll den Fussgängerinnen und Fussgängern das flächige Queren ermöglichen. Zwischen der S-Bahnhaltestelle Liebefeld und der Tramhaltestelle Liebefeld Park entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten.



Visualisierung Zentrum Liebefeld mit Tramlinie 10

Liebefeld Park

Als der Liebefeld Park gebaut wurde, wurde ihm ein Streifen Land zugesprochen, der eigentlich zur Parzelle der Schwarzenburgstrasse gehört. Dieser Landstreifen wurde damals für seinen eigentlichen Verwendungszweck nicht benötigt und zum Park geschlagen. Jedoch war immer klar, dass es sich um ein Provisorium handelt. Mit dem Bau des 10er-Trams wird dieser begrünte Streifen nun seiner eigentlichen Nutzung (Strassenraum) zugeführt. Doch obwohl der Park etwas schmaler wird, bleibt die Baumreihe entlang der Schwarzenburgstrasse erhalten. Einzig im nördlichen Bereich des Parks in Richtung Liebefeld müssen vier Bäume leicht versetzt werden. Das Trottoir an der Schwarzenburgstrasse auf Seite Park wird zurückgebaut. Dafür entsteht unter den Bäumen eine gekieste Promenade.

Zentrum Köniz

Das Verkehrsregime im Zentrum von Köniz mit der Tempo-30-Zone und dem flächigen Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger bewährt sich. Die Planerinnen und Planer von Tram Region Bern verfolgten deshalb das Ziel, im Bereich Bläuackerplatz so wenig wie möglich zu verändern. Dies ist auch der Wunsch der Quartiervertreter. Jedoch galt es, gleichzeitig den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden. So werden dort, wo heute zwischen Gehbereich und Fahrbahn kein Niveauunterschied besteht, neue taktile Randsteine als Orientierungshilfe für Blinde



Visualisierung Zentrum Köniz mit Tramlinie 10

und Sehbehinderte erstellt. Diese sind in Querungsbereichen 4 cm hoch und abgeschrägt, in den übrigen Bereichen 6 cm hoch und vertikal angeordnet. Der Mehrzweckstreifen sowie die Tempo-30-Zone werden vom Bläuacker-Kreisel bis auf Höhe Gemeindehaus ausgedehnt.

Schloss Köniz

Das Schloss Köniz mitsamt der Kirche ist ein schützenswertes Ensemble. Bei der Planung der Tramlinie 10 wurde die historische und städtebauliche Bedeutung des Schlosses berücksichtigt. Unter anderem wurde die Lage der Haltestelle stadteinwärts wie heute belassen, damit die historische Schlossmauer beim "Chornhuus" nicht beeinträchtigt wird. Die Fahrleitungen werden so montiert, dass sie die Sicht auf das Schloss und die Kirche möglichst wenig stören. Das Erscheinungsbild des Platzes vor dem Schlossareal wird durch das Tram nur wenig verändert.



Visualisierung Schloss Köniz mit Tramlinie 10

Eigentrassee und Mischverkehr

In dicht besiedeltem Gebiet mit vielen Kreuzungen, mit Velofahrerinnen und querenden Fussgängern verkehrt das Tram im Mischverkehr. Das heisst, Tram und Autos teilen sich eine Spur. Im Siedlungsgebiet ist es oft auch aus Platzgründen nicht möglich, separate Spuren für Tram und Autos zu bauen. In weniger dicht besiedelten Gebieten hingegen, in denen es "ruhiger" zu und her geht, verkehrt

das Tram auf einem Eigentrasse. Auf Könizer Gemeindegebiet verkehrt das 10er-Tram folglich zwischen Gemeindegrenze und Liebefeld Park, zwischen Brühlplatz (Beginn Könizer Zentrum) und Köniz Schloss sowie in Schliern zwischen Eichmatt und der Endhaltestelle im Mischverkehr. Entlang dem Liebefeld Park sowie zwischen Schloss und Eichmatt verkehrt das Tram auf einem Eigentrasse.

Erneuerung im Untergrund

Die meisten Werkleitungen auf der Achse der Linie 10 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 für längere Zeit unterbrochen werden. Da verschiedene Leitungen zum Teil ihre Nutzungsdauer erreicht haben oder in naher Zukunft erreichen werden, ist es sinnvoll, sie im Zuge des Tramlinienbaus zu erneuern. Auch im Bereich der vor zehn Jahren sanierten Ortsdurchfahrt, also auf dem Abschnitt Brühlplatz bis Schloss, müssen die Leitungen verlegt werden.

Was die Tramlinie 10 kostet und was die Gemeinde Köniz daran zahlt

Die Realisierungskosten für die Tramlinie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti werden mit 495 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/-10%, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II). Verantwortlich für den ÖV ist der Kanton. Er ist also der Auslöser der Bauarbeiten und trägt deshalb – mit Unterstützung des Bundes – die Investitionskosten der ÖV-Infrastruktur sowie die Kosten für den trambedingten Umbau von Strassen und Werkleitungen. Die Strasseneigentümer (z. B. die Gemeinden) und Werke (z. B. BKW, Wasserversorgung Köniz) beteiligen sich an den Kosten, sofern für sie durch den Neubau von Strassen und Werkleitungen eine Wertvermehrung entsteht (Vorteilsanrechnung).

An der eigentlichen Traminfrastruktur beteiligen sich die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen einzig mit Beiträgen an die

Haltestellen auf ihrem Gebiet. Aufkommen müssen die Gemeinden zudem für Elemente, die zwar nicht in direktem Zusammenhang mit dem Tramprojekt stehen, aber sinnvollerweise im Zuge des Trambaus realisiert werden. Nachfolgend der Kostenteiler für den Bau der Tramlinie 10 von Köniz/Schliern bis Ostermundigen/Rüti (exkl. MWST, gerundet):

	Total	ÖV Kanton / Bund	BERNMOBIL, weitere	Tiefbauamt Kanton	Stadt Bern	Köniz	Ostermundigen	Werke
Betrag (Mio. Franken, exkl. MWST)	494.9	363.7	5.3	4.3	47.8	17.1	26.7	29.9

Die Realisierungskosten für den Abschnitt Eigerplatz bis Schliern werden auf 174,3 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST). Die Gemeinde Köniz trägt nur Kosten, welche auf ihrem Gemeindegebiet anfallen. Ausnahmen sind das übergeordnete Verkehrsmanagement und die Kunst im öffentlichen Raum. Der Kostenbeitrag der Gemeinde Köniz teilt sich in einen steuerfinanzierten und einen spezialfinanzierten Teil auf. Spezialfinanziert sind die Werke (Abwasser und Wasser). Diese werden über Gebühren finanziert. Endverbraucher im Sinne der Mehrwertbesteuerung sind somit die Gebührenpflichtigen, weshalb die Werke Vorsteuerabzüge geltend machen können. Die Mehrwertsteuer fällt deshalb nur für den steuerfinanzierten Teil an. Diese Steuer beträgt rund 1 Million Franken und muss zu den Baukosten aufgerechnet werden.

Die Investitionen werden über sechs Jahre verteilt und sind für die Gemeinde Köniz tragbar.

Die 5,6 Millionen Franken des spezialfinanzierten Teils werden auf zwei Konti verteilt: Wasser und Abwasser. Die Posten "Honorare und Nebenkosten" und "Risikoposition" werden auf die beiden Konti verteilt. Den Stimmberechtigten wird der spezialfinanzierte Teil wie folgt beantragt: Kontengruppe "Wasser" 2,037 Millionen Franken, Kontengruppe "Abwasser" 3,562 Millionen Franken.

Nachfolgend die Elemente des Kreditantrags für die Tramlinie 10:

Kreditvorlage Gemeinde Köniz, Umstellung Linie 10 auf Trambetrieb (Beträge gerundet auf Fr. 1 000)	in Fr.
Steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST 8%)	
Kostenbeteiligung Haltestellen (Perron, Wartehallen)	3'754'000
Vorteilsanrechnung Sanierung Strassenanlagen	5'087'000
Diverses (neue Velounterstände, Lichtsignalanlagen, Kultursäule, Verkehrsmonitoring, Leitung Informatikzentrum, Leerrohr)	779'000
Anteil Honorare und Nebenkosten (inkl. übergeordnetes Verkehrsmanagement)	2'290'000
Anteil Risikoposition	616'000
Total steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST)	12 526 000
Spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	
Spezialfinanzierung Wasser	1'692'000
Spezialfinanzierung Abwasser	2'975'000
Anteil Honorare und Nebenkosten	661'000
Anteil Risikoposition	270'000
Total spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	5 599 000
Zusammenzug	
Total steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST)	12'526'000
Total spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	5'599'000
Total durch die Stimmberechtigten zu genehmigen	18 125 000

Was Köniz ohnehin bezahlen müsste

Im Rahmen von Tram Region Bern werden wie bereits erwähnt die Werkleitungen und die Strassen auf der Achse der neuen Tramlinie erneuert, die Strassenräume neu gestaltet und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen. Die Gemeinde Köniz müsste ihre Strassen und Werkleitungen aber auch dann unterhalten, wenn die Tramlinie 10 nicht realisiert würde. Detaillierte

Abklärungen haben ergeben: Falls der Könizer Ast der Tramlinie 10 nicht gebaut wird, müsste die Gemeinde auf dieser Achse mittel- bis langfristig dennoch 12,2 Millionen Franken in Strassen und Werkleitungen investieren, um denselben Wert und Standard zu erhalten.

Politik und Bevölkerung eingebunden

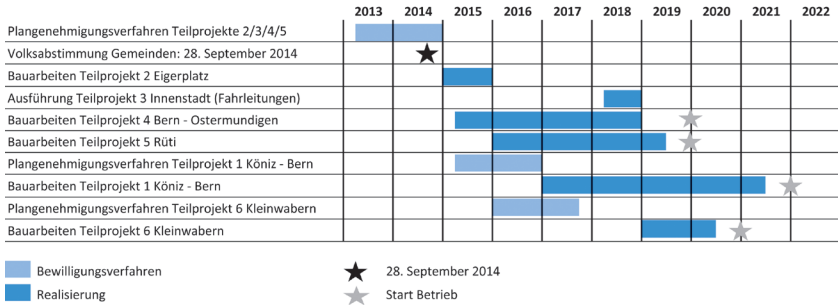
Die Bevölkerung, die Quartier- und Interessenverbände und die politischen Parteien konnten von Beginn an im Projekt Tram Region Bern mitreden und mitgestalten. In Köniz wurde eine Kerngruppe gebildet mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der betroffenen Quartiere und der KMU. Die Kerngruppe 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. 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.

Was geschieht bei Annahme der Vorlage?

Der Terminplan sieht vor, dass für den Abschnitt ab Eigerplatz bis Schliern der Start des Plangenehmigungsverfahrens (2. Bewilligungsstufe durch das Bundesamt für Verkehr) und die öffentliche Auflage ab Anfang 2015 erfolgen sollen. In diesem Verfahren können Einsprachen gemacht werden, entsprechend sind geringfügige Projektanpassungen möglich. Realisiert wird jenes Projekt, welches öffentlich aufgelegt und danach allenfalls noch bereinigt wird. Auf dem Abschnitt Eigerplatz bis Ostermundigen hat die öffentliche Auflage bereits stattgefunden, das Plangenehmigungsverfahren ist im Gang. Der Grund für diese zeitliche Staffelung der Verfahren

liegt im Bauablauf: Es ist vorgesehen, Anfang 2015 am Eigerplatz und auf der Achse Viktoriaplatz–Ostermundigen/Rüti mit den Bauarbeiten für die neue Tramlinie 10 zu beginnen (siehe Terminplan).

Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf (Stand: 6.3.2014)



Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf Tram Region Bern; Stand März 2014.

Mit der Realisierung des Asts Köniz wird 2017 begonnen. Die Bauzeit beträgt rund fünf Jahre. Mit etappenweiser Realisierung und geschickter Bauplanung wird versucht, die Unannehmlichkeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Gemäss heutigem Stand der Planung wird die Tramlinie 10 auf dem Ast Eigerplatz bis Köniz/Schliern auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 hin in Betrieb genommen.

Folgen der Ablehnung der Vorlage und mögliche Teilrealisierung

Falls die Gemeinde Köniz als einzige der drei betroffenen Gemeinden ihren Kredit für die Tramlinie 10 ablehnt, wird der Ast Ostermundigen der Tramlinie 10 dennoch realisiert. Umgekehrt wird der Ast Köniz realisiert, sollte Ostermundigen als einzige Gemeinde ablehnen. Falls sowohl Köniz als auch Ostermundigen ihre Kredite für die Tramlinie 10 ablehnen, wird das 10er-Tram nicht gebaut. Der gleiche Fall tritt ein, wenn die Stadt Bern ihren Kredit ablehnt.

Für einen verhältnismässig kleinen Beitrag an die gesamten Realisierungskosten der Tramlinie 10 erhält die Gemeinde Köniz viel: eine moderne, zukunftsgerichtete ÖV-Erschliessung für die Bevölkerung und die Wirtschaft, neue Strassen und Werkleitungen, auf-

gewertete öffentliche Räume und eine Verkehrslösung, die für alle Verkehrsteilnehmenden Vorteile bringt. Einen Plan B zur Lösung der Kapazitätsengpässe im ÖV und auf den Strassen in Köniz existiert nicht. Wird die Tramlinie 10 nicht gebaut, werden die Bundesgelder (rund ein Drittel des Gesamtbetrags) an andere Projekte in der Schweiz fließen.

Argumente im Parlament

PRO

- slkdfjkdflsd
- sölsdkf ödsf ödsf ösdl fölks

CONTRA

- slkd flkjs ldf lk sdf jksd-
slökdjf lskd fl sjdkf
- slkd flkjs ldf lk sdf jksd-
slökdjf lskd fl sjdkf

Antrag

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

Für die Realisierung der Tramlinie 10 wird ein Gemeindegeld von insgesamt Fr. 18'125'000 zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt.

Der Kredit wird wie folgt der Investitionsrechnung belastet:

- Fr. 12'526'000 (inklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Verkehrsanlagen (steuerfinanziert) zu Lasten Konto 2410.501.0130, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 2'037'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Wasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5550.501.4116, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 3'562'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Abwasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5600.501.1110, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.

Im Fall der Ablehnung des Kostenanteils der Gemeinde Ostermündigen und bei Annahme der Kostenanteile der Gemeinden Bern und Köniz wird der Tram-Ast nach Köniz/Schliern gemäss Auflageprojekt realisiert.

Der vorliegende Beschluss wird unter dem Vorbehalt gefasst, dass die Stimmberechtigten der Stadt Bern ihrem Beitrag an die Realisierungskosten ebenfalls zustimmen und dadurch der Tram-Ast nach Köniz/Schliern realisiert werden kann.

Köniz, 00. Juni 2014

Im Namen des Parlaments

Der Präsident: Stefan Lehmann

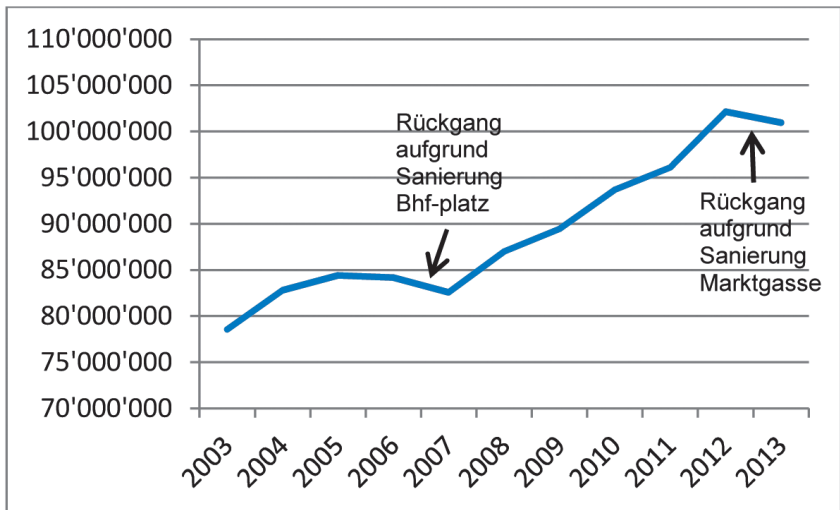
Die Sekretärin: Verena Remund-von Känel

Tram Region Bern

Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindekredit

Das Wichtigste in Kürze

In der Stadt und der Agglomeration Bern benutzen immer mehr Personen den öffentlichen Verkehr (ÖV). Auf dem Netz von BERNMOBIL 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 81 Millionen.



Fahrgäste BERNMOBIL 2003–2013 (Anzahl Einsteiger)

Das Wachstum wird sich fortsetzen: Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland wird in der Agglomeration Bern zwischen 2007 und 2030 mit einem Wachstum im ÖV um über 60% gerechnet. Weil das ÖV-Netz teilweise schon heute überlastet ist, haben Region und Kanton Bern nach Lösungen für die Zukunft gesucht. Aus mehreren Studien resultierte folgende Bestvariante: Die ausgelastete Linie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti soll von Bus- auf Trambetrieb umgestellt

und die Tramlinie 9 von Wabern bis Kleinwabern verlängert werden. Zudem soll die S-Bahn ausgebaut und besser mit dem Tram verknüpft werden.

Während das Tram auf der Linie 10 primär die dringend benötigte Kapazität im ÖV und Platz auf der Strasse für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr schaffen soll, dient die verlängerte Tramlinie 9 einem etwas anderen Zweck: In Kleinwabern soll durch die Verlängerung der Tramlinie 9 und den Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle ein ÖV-Knoten von hoher Qualität entstehen. Mit diesem können mehrere Ziele erreicht werden.

Erstens: Kleinwabern soll nach dem Willen der Gemeinde, der Region und des Kantons baulich entwickelt werden. Mit gezielten Entwicklungen werden ländliche Räume bestmöglich geschützt. Die Siedlungsentwicklung in Kleinwabern macht aber nur dann Sinn, wenn das Gebiet mit dem ÖV angemessen erschlossen wird.

Zweitens: Auf der Seftigenstrasse in Wabern wird bis 2030 mit einer starken Verkehrszunahme auf der Strasse gerechnet. Mit einem attraktiven ÖV-Knoten in Kleinwabern wird das Umsteigen vom Auto auf den ÖV gefördert. Zudem wird der stark überlastete Bahnhof Bern entlastet.

Drittens: Mit der verlängerten Tramlinie 9 und der neuen S-Bahnhaltestelle verbessert sich in Kleinwabern das ÖV-Angebot für die bestehenden Siedlungen markant.

Die Verlängerung der Tramlinie 9 kostet 64 Millionen Franken (exkl. Mehrwertsteuer/MWST, Genauigkeit Kostenvoranschlag +/-15%, Preisstand 2012). Das Parlament beantragt den Stimmberechtigten den Kredit der Gemeinde Köniz an das Projekt in der Höhe von 9,5 Millionen Franken (inkl. MWST). Bund und Kanton haben ihre finanzielle Unterstützung noch nicht zugesagt; ohne deren Beiträge wird die Tramlinienverlängerung nicht realisiert. Trotz dieser Unsicherheit wird den Stimmberechtigten der Gemeindekredit für das Projekt Verlängerung Tramlinie 9 gleichzeitig mit dem Gemeindekredit für die neue Tramlinie 10 unterbreitet. Zum einen soll mit dem Volksentscheid Planungssicherheit geschaffen werden: Gewisse Siedlungsentwicklungsprojekte in Kleinwabern werden nur realisiert, wenn die Tramlinie verlängert wird. Zum anderen sind die Tramprojekte auf den Linien 9 und 10 Ergebnis eines einheitlichen Planungsprozesses, zusammen bilden sie ein sinnvolles Ganzes für Gemeinde, Region und Kanton.

Gemäss heutiger Planung würde die Tramlinienverlängerung bis Kleinwabern in den Jahren 2019 und 2020 realisiert.

Die Entstehung von Tram Region Bern

In der Agglomeration Bern hat der Verkehr in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Dies gilt sowohl für den ÖV wie auch für den motorisierten Individualverkehr (nachfolgend Autoverkehr genannt). Verantwortlich dafür sind einerseits der zunehmende Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie der wachsende Anteil mobiler, älterer Menschen in unserer Gesellschaft. Andererseits steigt die Zahl an Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Agglomeration Bern kontinuierlich an.

Weil das ÖV-Aufkommen und der Autoverkehr auch künftig zunehmen werden, haben Region und Kanton Bern untersucht, wie die anstehenden Verkehrsprobleme gelöst werden können. Insgesamt wurden 23 verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel ausführlich evaluiert und miteinander verglichen. Das Ergebnis: Die bereits heute stark ausgelastete Buslinie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti soll durch ein Tram ersetzt und die Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Ergänzend soll die S-Bahn ausgebaut und besser mit dem Tram verknüpft werden. In der Folge wurden die Planungsarbeiten für die beiden Tramprojekte unter dem Namen "Tram Region Bern" aufgenommen.

Weshalb die Verlängerung der Tramlinie 9?

Das Wachstum in der Gemeinde Köniz findet statt und leistet einen Beitrag zum Wohlstand der Einwohnerinnen und Einwohner. In der laufenden Könizer Ortsplanungsrevision wird Kleinwabern als Raum mit hohem Entwicklungspotenzial ausgewiesen. Es ist sinnvoll, neue Wohnungen und Arbeitsplätze dort zu schaffen, wo die ÖV-Erschliessung optimal gewährleistet werden kann. So kann das Verkehrswachstum hauptsächlich mit dem ÖV und dem Fuss- / Veloverkehr aufgefangen werden, der Autoverkehr nimmt nicht noch stärker zu. Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

können diese Ziele erreicht werden. Denn mit dem gleichzeitigen Bau der neuen S-Bahnhaltestelle entsteht in Kleinwabern ein leistungsfähiger ÖV-Knoten, der das künftige Verkehrswachstum auffangen kann.

Nachfolgend werden die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen in Kleinwabern und die gegenseitigen Abhängigkeiten dargelegt.

Siedlungsentwicklung in Kleinwabern

In Kleinwabern werden gewisse Siedlungsprojekte bereits umgesetzt, andere befinden sich in einem frühen Planungsstadium (siehe auch Grafik nächste Seite):

Bächtelenacker

Mit der Wohnüberbauung wird die Siedlungslücke zwischen Wabern und Kleinwabern geschlossen. Es entstehen 184 Wohnungen und teilweise in den Erdgeschossen publikumsorientierte Nutzungen (Dienstleistungsbetriebe).

Verdichtung Nesslerenweg 36–116

Die bestehende Siedlung am Nesslerenweg 36–116 wird aufgestockt. Dadurch entstehen zusätzlich zu den bestehenden 198 Wohnungen 127 neue.

Zentrumsentwicklung Kleinwabern

Die Gemeinde Köniz, die Familienstiftung Balsigergut und das Bundesamt für Bauten und Logistik haben im Dezember 2013 den Ideenwettbewerb "Zentrumsentwicklung Kleinwabern" lanciert. Ziel des Wettbewerbs ist, im Gebiet Balsigermatte das städtebauliche Entwicklungspotenzial für Wohnen, Arbeiten (2000 Bundesarbeitsplätze), Dienstleistungen sowie öffentliche Nutzungen (z.B. Sport und Freizeit) zu konkretisieren und auf dem Areal Nesslerenweg/METAS eine Bebauung mit vorwiegend Wohnnutzung zu entwickeln.

Tankstelle Chly-Wabere

Im Zentrum Chly-Wabere wird entlang der Bahn, unter Berücksichtigung der angrenzenden Wohnnutzungen, eine standortgerechte, wertschöpfende Nutzung angestrebt.

Siedlungsentwicklung Kleinwabern
 Stand: April 2014; Änderungen vorbehalten
 (Quelle: Planungsabteilung Gemeinde Köntz)



Bächtelenacker
 184 Wohnungen,
 mit Nutzungen öffentlichen Charakters
 im Erdgeschoss

**Verdichtung
 Nesslerienweg 36-116**
 127 neue Wohnungen
 (198 Wohnungen bestehend)

Areal Tankstelle Chly-Wabere
 Studie auf Parzelle der Migros
 Nutzungsfächer offen

**Ideenwettbewerb
 «Zentrumsentwicklung
 Kleinwabern»**

**Teilgebiet Nesslerienweg mit
 METAS-Areal**
 Parzellen der Gemeinde
 Köntz und des Bundes:
 Verdichtung der Gesamtanlage;
 260 neue Wohnungen

Teilgebiet Balsigermatte
 Parzelle der
 Familienstiftung Balsigergut:
 2000 Bundesarbeitsplätze;
 Wohn-/Arbeitsnutzung;
 Dienstleistungen sowie
 öffentliche Nutzung

Verkehrsentwicklung Kleinwabern

Die Strassen im Korridor Wabern–Kehrsatz–Belp sind phasenweise überlastet. Zwar wird auf der Seftigenstrasse in Wabern die maximal mögliche Anzahl Fahrzeuge pro Stunde und Richtung (950 Fahrzeuge) weder am Morgen noch am Abend erreicht. Dennoch bilden sich in Wabern immer wieder kurzzeitige Staus. Insgesamt hat der Verkehr auf der Seftigenstrasse in Wabern in den letzten Jahren sogar leicht abgenommen. Die Zahl der Fahrzeuge pro Tag in beiden 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 den damit verbundenen Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV zurückzuführen.

In der Agglomeration Bern wird zwischen 2007 und 2030 aber eine Zunahme um 61,7% im ÖV und um 22,1% beim Autoverkehr prognostiziert. Gemäss einem Verkehrsgutachten ist aufgrund dieses Wachstums auf der Seftigenstrasse 2030 mit bis zu 1'200 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung zu rechnen. Dieses Wachstum kann aber eingedämmt werden, und zwar mit folgenden Massnahmen:

- Die Verlängerung der Tramlinie 9 und der ÖV-Knoten Kleinwabern mit der neuen S-Bahnhaltestelle werden realisiert. So wird die ÖV-Kapazität erhöht, der Umsteigeeffekt vom Auto hin zum ÖV gefördert.
- Auf dem Hochleistungs- und dem Hauptverkehrsstrassennetz werden bis 2030 Massnahmen umgesetzt wie zum Beispiel der Bypass Ost (Untertunnelung zwischen Ostring und Muri auf der Autobahn A6).
- Für die Überbauung des Areals Balsigermatte wird ein Anteil des ÖV und des Fuss-/Veloverkehrs von 7% am Gesamtverkehr erzielt. So wird der Neuverkehr auf tiefem Niveau gehalten.

Die Verlängerung der Tramlinie 9 ist also ein wichtiger Baustein zur Lösung der Verkehrsprobleme im Korridor Wabern–Kehrsatz–Belp.

Abhängigkeiten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Kleinwabern

Die Siedlungs- und die Verkehrsentwicklung in Kleinwabern stehen in direkter Abhängigkeit zueinander. Die Verlängerung der Tramlinie 9 und der Bau der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern sind Voraussetzung für die Siedlungsentwicklung: Nur mit dem neuen ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern können im Zustand 2030 der wachsende übergeordnete Verkehr und der Neuverkehr, der durch die Siedlungsentwicklung entsteht, aufgefangen werden. Es macht keinen Sinn, Kleinwabern baulich zu entwickeln, wenn die ÖV-Erschliessung ungenügend ist. Ohne verlängerte Tramlinie 9 wird auch die S-Bahnhaltestelle nicht gebaut. Die gesicherte Realisierung Tramlinienverlängerung ist also Voraussetzung für die weitere Entwicklung in Kleinwabern.

Fazit

Dank der Abstimmung der Siedlungs- und der Verkehrsentwicklung kann in Kleinwabern ein Gebiet 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.

Das künftige ÖV-System Kleinwabern

Mit dem Bau der neuen S-Bahnhaltestelle und der Verlängerung der Tramlinie 9 entsteht in Kleinwabern ein neuer ÖV-Knotenpunkt, der lokal und regional von grossem Interesse ist. Genehmigen die Könizer Stimmberechtigten den Gemeindegeld an die Realisierung der Tramlinienverlängerung, sähe in Kleinwabern das ÖV-System der Zukunft wie folgt aus:

- Die Tramlinie 9 wird von Wabern nach Kleinwabern verlängert. Die Endhaltestelle kommt südöstlich des Hofgrundstücks des Balsigergutes zwischen Seftigenstrasse und Bahn zu liegen.
- Die Berner S-Bahn wird bis 2025 im Agglomerationskern auf allen Linien mindestens im Viertelstundentakt verkehren. Die

BLS Netz AG will deshalb den Abschnitt zwischen Frischingweg (Höhe Gurtenbühl) und Kehrsatz-Nord auf Doppelspur ausbauen. Im Rahmen dieses Projekts wird zudem eine neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern unmittelbar bei der Tram-Endhaltestelle gebaut.

- Die Tangentiallinie 29 (Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg) wird künftig bis zum neuen ÖV-Knoten Kleinwabern geführt und in Abstimmung mit der S-Bahn im 15-Minuten-Takt verkehren. Der Tangentialbus wird in beiden Richtungen durch die Alpenstrasse geführt. So werden die Quartiere besser erschlossen.
- Die Postautolinie 340 (Wabern–Niedermuhlern) wird bis zum ÖV-Knoten Kleinwabern verkehren.

Tram im Mischverkehr – ein Waberer Erfolgsmodell

Bis 1996 verkehrten die Trams der Linie 9 in Wabern auf einem eigenen Trasse in der Strassenmitte. Mit dem Umbau der Seftigenstrasse 1997 wurden die Tramschienen im Zentrum Wabern auf die Fahrbahn verlegt und die ampelgesteuerten Kreuzungen durch Verkehrskreisel ersetzt. Der gewonnene Platz kommt den Velofahrern und Fussgängerinnen, aber auch dem Gewerbe entlang der Seftigenstrasse zugute. Der Verkehr läuft heute in Wabern flüssiger, der Autoverkehr kommt schneller durch Wabern als vor dem Umbau. Die Seftigenstrasse hat eine geringere Trennwirkung, Wabern hat mehr Lebensqualität und sauberere Luft erhalten. Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 wird das bewährte Waberer Verkehrsmodell mit dem Tram im Mischverkehr bis zum Kreisel Lindenweg weitergeführt.

Im "Nünitram" von Wabern nach Kleinwabern: Kreisel Eichholz bis Kreisel Lindenweg

Wird die Verlängerung der Tramlinie 9 realisiert, entstehen zwischen dem Kreisel Eichholzstrasse und dem Kreisel Lindenweg neue Haltestellen, welche die Erschliessung der bestehenden Quartiere ver-

bessern und künftigen Siedlungen eine optimale ÖV-Anbindung ermöglichen.

Wabern: Die heutige Endhaltestelle 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.

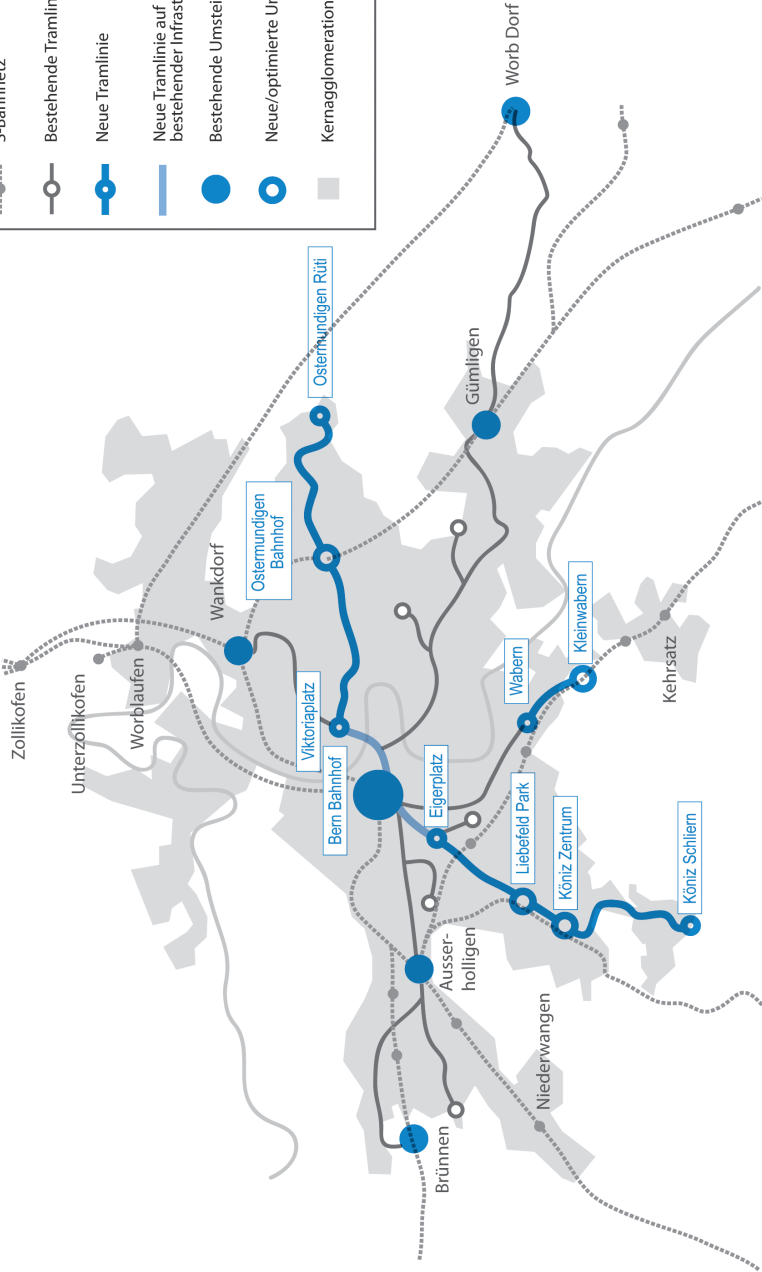
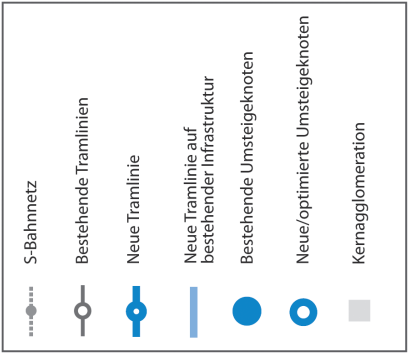
Bächtelenacker: Direkt vor der künftigen Überbauung kommen die Haltestellen Bächtelenacker zu liegen. Sie werden versetzt angeordnet, so können Autofahrende das stehende Tram stadtauswärts überholen.

Lindenweg: Die Haltestellen werden in beiden Fahrtrichtungen jeweils vor dem Kreisel angeordnet. Stadteinwärts können Autofahrende das stehende Tram überholen.



Visualisierung Bächtelenacker mit verlängerter Tramlinie 9

Für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen auf der Seftigenstrasse zahlreiche neue Fussgängerstreifen, zwischen den Kreiseln Grünaustrasse und Lindenweg beispielsweise deren sieben.



Für Velofahrerinnen und Velofahrer werden neue Fahrradstreifen markiert. Zwischen der heutigen Endhaltestelle Wabern und dem Kreisel Lindenweg wird wie erwähnt das bewährte Waberer Verkehrsregime fortgeführt. Das heisst, Tram und Autos teilen sich die Fahrbahnen. Die Birkenallee entlang der Seftigenstrasse ab Kreisel Grünaustrasse stadtauswärts muss wegen des Trambaus ersetzt werden.

Im "Nünitram" von Wabern nach Kleinwabern: Kreisel Lindenweg bis Endstation

Nach dem Kreisel Lindenweg stadtauswärts biegt das Tram rechtwinklig zur künftigen Endstation Kleinwabern ab. Die Abzweigung Seftigenstrasse–Endstation Kleinwabern wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt. Autofahrende gelangen über diese Kreuzung zum Bahnhof, zu den Kurzzeitparkplätzen und zu den angrenzenden Grundstücken. Das Umsteigen zwischen Tram, S-Bahn, Bus und Postauto wird beim neuen ÖV-Knotenpunkt einfach möglich sein. Es entstehen neue Velo- und Fusswege sowie eine Verbindung zum Zentrum Chly-Wabere. Wie das Baufeld im Innern der Tramwendeschleife genutzt wird, ist noch offen.

Betriebswendeschleife Sandrain

Die Betriebswendeschleife, die im Störfall die Weiterführung des Trambetriebs erlaubt, kommt im Bereich Sandrain zu liegen. Die Haltestellen Sandrain werden Richtung Stadt verschoben. Von der Bondelistrasse zur Seftigenstrasse respektive zur Haltestelle Sandrain werden ein Treppenabgang und eine Rampe gebaut. In der Bondelistrasse wird im Rahmen einer separaten Planung die Fahrbahn neu gestaltet und eine Tempo-30-Zone eingerichtet.

Erneuerung im Untergrund

Die meisten Werkleitungen auf dem Abschnitt Wabern bis Kleinwabern müssen im Hinblick auf den Bau der Tramlinienverlängerung verschoben werden. Leitungen, die für Reparaturarbeiten oder Erneuerungen von oben zugänglich sein müssen, sollten nicht unter dem Tramtrog verlaufen. Ansonsten würde der Trambetrieb bei Werkleitungsarbeiten gestört oder müsste gar über einen längeren Zeitraum unterbrochen werden. 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.

Was die Verlängerung der Tramlinie 9 kostet

Der Bau der Verlängerung der Tramlinie 9 wird mit Kosten von 64,0 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/-15%, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II). Verantwortlich für den ÖV ist der Kanton. Er ist also der Auslöser der Bauarbeiten und trägt deshalb – mit Unterstützung des Bundes – die Investitionskosten für die ÖV-Infrastruktur sowie die Kosten für den trambedingten Umbau von Strassen und Werkleitungen. Die Strasseneigentümer (z. B. die Gemeinden) und Werke (z. B. BKW, Wasserversorgung Köniz) beteiligen sich an den Kosten, sofern für sie durch den Neubau von Strassen und Werkleitungen eine Wertvermehrung entsteht.

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

Unterstützung des Projekts durch den Kanton und den Bund

Für den Bau der Tramlinienverlängerung haben Kanton und Bund ihre Unterstützungsbeiträge noch nicht zugesichert.

Kanton

Der Baustart für die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern erfolgt nicht vor 2019. Aus diesem Grund war das Projekt im kantonalen Investitionsrahmenkredit (IRK) 2014 bis 2017 nicht 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 Februar 2014 hat der Bundesrat eröffnet, dass er die Tramlinienverlängerung Kleinwabern im Rahmen der Mittelvergabe 2015–2018 als so genannte B-Massnahme einstuft. Das heisst, die Wichtigkeit des Projekts wird anerkannt, die aus Sicht des Bundesrats noch nicht ausreichende Bau- und Finanzreife verhindern aber die Mittelfreigabe zum jetzigen Zeitpunkt. Unterstützt werden nur so genannte A-Massnahmen. B-Massnahmen werden aber voraussichtlich bei der Mittelvergabe 2019–2022 durch den Bund unterstützt. Der Entscheid fällt 2018.

Gemeinde, Region und Kanton sind vom Sinn und Nutzen der Siedlungsentwicklung Kleinwabern und des neuen ÖV-Knotens fest überzeugt. Ein Ja zum Gemeindekredit für die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ist ein starkes Zeichen in Richtung Bund, das Projekt im Rahmen der Mittelfreigabe 2019–2022 zu unterstützen.

Die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern wird nur dann realisiert, wenn Bund und Kanton ihre finanzielle Unterstützung zusichern. Deshalb wird den Stimmberechtigten der Gemeindekredit an die Realisierungskosten unter Vorbehalt der finanziellen Unterstützung des Projekts durch Bund und Kanton beantragt.

Archäologische Funde in Kleinwabern

Ende 2012 hat der Archäologische Dienst des Kantons Bern Sondierungen auf der Balsigermatte und im Breitenacker (Kehrsatz) vorgenommen. Dabei wurde die Vermutung bestätigt, 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 im Hinblick auf die Realisierung der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern noch genauere Hinweise zu erhalten, führte der Archäologische Dienst im Auftrag der Projektpartner im Bereich der vorgesehenen Tramwendeschleufe so genannte Testgrabungen aus. Die Ergebnisse zeigen, dass dort 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 Tramwendeschleufe 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).

Die Gemeinde Köniz übernimmt 25% dieser Grabungskosten im Bereich der Tramwendeschleufe, also 2,22 Millionen Franken (exkl. MWST). Zum einen, weil die Gemeinde Partnerin in der Planungsgemeinschaft Tram Region Bern und deshalb Mitauslöserin der geplanten Tramlinienverlängerung ist. Zum anderen, weil sie künftige Grundeigentümerin der Detailerschliessungsstrasse zum ÖV-Knoten Kleinwabern ist. Die übrigen Kosten für die Rettungsgrabungen sollen gemäss Kostenteiler vom Kanton übernommen werden.

Wer wieviel an die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern bezahlt

Wie erwähnt haben Bund und Kanton ihre Beiträge 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 (alle Angaben exkl. MWST, gerundet).

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

Die Gemeinde Köniz trägt nur Kosten, welche auf ihrem Gemeindegebiet anfallen. Ausnahme bildet das übergeordnete Verkehrsmanagement. Der Kostenbeitrag der Gemeinde Köniz teilt sich auf in einen steuerfinanzierten und einen spezialfinanzierten Teil. Spezialfinanziert sind die Werke (Abwasser und Wasser). Diese werden über Gebühren finanziert. Endverbraucher im Sinne der Mehrwertbesteuerung sind somit die Gebührenpflichtigen, weshalb die Werke Vorsteuerabzüge geltend machen können. Die Mehrwertsteuer fällt deshalb nur für den steuerfinanzierten Teil an. Diese Steuer beträgt rund 600'000 Franken und muss zu den Baukosten aufgerechnet werden.

Die Investitionen werden über drei Jahre verteilt und sind für die Gemeinde Köniz tragbar.

Die 1,4 Millionen Franken des spezialfinanzierten Teils werden auf zwei Konti verteilt: Wasser und Abwasser. Die Posten "Honorare und Nebenkosten" und "Risikoposition" werden auf beide Konti verteilt. Den Stimmberechtigten wird der spezialfinanzierte Teil wie folgt beantragt: Kontengruppe "Wasser" 553'000 Franken, Kontengruppe "Abwasser" 851'000 Franken.

Nachfolgend die einzelnen Elemente des Kreditantrags für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern:

Kreditvorlage Gemeinde Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern (Beträge gerundet auf Fr. 1'000)	in Fr.
Steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST 8%)	
Kostenbeteiligung Haltestellen (Perron, Wartehallen)	2'065'000
Neubau und Anpassungen Strassenanlagen	2'371'000
Archäologie	2'398'000
Anteil Honorare und Nebenkosten (inkl. übergeordnetes Verkehrsmanagement)	815'000
Anteil Risikoposition	411'000
Total steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST)	8'060'000
Spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	
Spezialfinanzierung Wasser	475'000
Spezialfinanzierung Abwasser	732'000
Anteil Honorare und Nebenkosten	142'000
Anteil Risikoposition	55'000
Total spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	1'404'000
Zusammenzug	
Total steuerfinanzierter Teil (inkl. MWST)	8'060'000
Total spezialfinanzierter Teil (exkl. MWST)	1'404'000
Total durch die Stimmberechtigten zu genehmigen	9'464'000

Was Köniz ohnehin bezahlen müsste

Wie bereits erwähnt, findet im Rahmen der Realisierung der Tramlinienverlängerung auch unter dem Boden eine Erneuerung statt. Hinzu kommt eine vollständige Umgestaltung des Strassenraums. Heute besitzt die Gemeinde Köniz auf der Achse der verlängerten Tramlinie von Wabern bis Kleinwabern zwar keine Strassen, dafür aber Werkleitungen. Detaillierte Abklärungen haben ergeben:

Falls die Verlängerung der Tramlinie 9 nicht realisiert wird, muss die Gemeinde dennoch 1,5 Millionen Franken für Leitungssanierungen und -erneuerungen ausgeben, damit die Werkleitungen mittel- bis langfristig denselben Wert erhalten.

Politik und Bevölkerung eingebunden

Die Bevölkerung, die Quartier- und Interessenverbände und die politischen Parteien konnten von Beginn an im Projekt Tram Region Bern mitreden und mitgestalten. In Köniz wurde 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. 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.

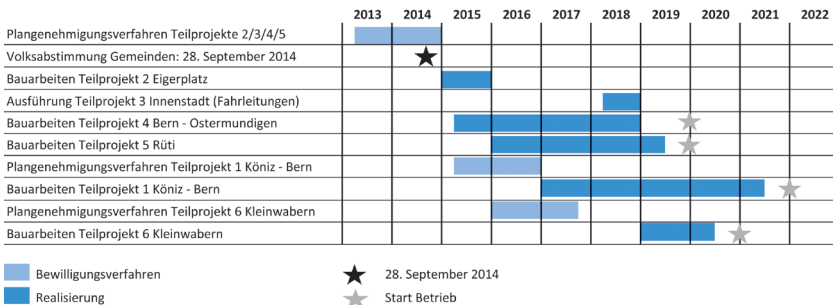
Am 28. Februar 2013 haben die Gemeinde Köniz, der Kanton, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die Projektorganisation Tram Region Bern, die BLS Netz AG und der Archäologische Dienst des Kantons Bern zu einer Informationsveranstaltung ins Restaurant Maygut in Kleinwabern eingeladen. Der Abend, an welchem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

Was geschieht bei Annahme der Vorlage?

Der Terminplan sieht vor, dass für das Projekt zur Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern der Start des Plangenehmigungsverfahrens (2. Bewilligungsstufe durch das Bundesamt für Verkehr) und

die öffentliche Auflage ab Anfang 2016 erfolgen sollen. In diesem Verfahren können Einsprachen gemacht werden, entsprechend sind geringfügige Projektanpassungen möglich. Realisiert wird also jenes Projekt, welches öffentlich aufgelegt und danach allenfalls noch bereinigt wird. Gemäss heutigem Stand der Planung wird mit dem Bau für die verlängerte Tramlinie 9 im Jahr 2019 begonnen, die Inbetriebnahme ist auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2020 hin vorgesehen.

Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf (Stand: 6.3.2014)



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

Folgen der Ablehnung der Vorlage

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 Siedlungsentwicklung in Kleinwabern, die aus raumplanerischer und ökologischer Sicht sinnvoll und notwendig ist, wäre nicht möglich. Bund und Kanton machen ihre Entwicklungsabsichten von der Realisierung der verlängerten Tramlinie 9 abhängig. Ohne ÖV-Umsteigeknoten in Kleinwabern fehlt eine sinnvolle und effiziente Lösung, mit der das prognostizierte starke Verkehrswachstum aufgefangen werden kann. Der Siedlungsdruck auf ländliche Gebiete steigt, was zum Verschwinden von Kulturland und zu noch mehr Verkehrswachstum führen würde.

PRO

- slkdfjkdflfsd
- sölsdkf ödslf ödskf ösdl fölks

CONTRA

- slkd flkjs ldf lkxdf jksd-
slökdjf lskd fl sjdklf
- slkd flkjs ldf lkxdf jksd-
slökdjf lskd fl sjdklf

Antrag

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

Für die Realisierung der Tramlinienverlängerung 9 nach Kleinwaben 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.

Köniz, 00. Juni 2014

Im Namen des Parlaments

Der Präsident: Stefan Lehmann

Die Sekretärin: Verena Remund-von Känel

