



Parlamentssitzung 23. Juni 2014

Protokoll

Schloss Köniz, Rosstall
19.00 – 23.25 Uhr

Vorsitz Stefan Lehmann (SVP)

Anwesend

Elena Ackermann (JGK)	Christoph Nydegger (SVP)
Annemarie Berlinger-Staub (SP)	Hansueli Pestalozzi (Grüne)
Bernhard Bichsel (FDP)	Jan Remund (Grüne)
Adrian Burkhalter (SVP)	Mathias Rickli (Grüne)
Vanda Descombes-Della Schiava(SP)	Christian Roth (SP)
Heidi Eberhard (FDP)	Stephan Rudolf (BDP)
Thomas Frey (BDP)	Elisabeth Rüeegsegger (SVP)
Martin Graber (SP)	Christoph Salzmann (SP)
Philippe Guéra (BDP)	Bruno Schmucki (SP)
Hermann Gysel (EVP)	Hugo Staub (SP)
Fritz Hänni (SVP)	Stephie Staub-Muheim (SP)
Erica Kobel-Itten (FDP)	Barbara Thür (GLP)
Verena Koshy (CVP)	Thomas Verdun (SVP)
Andreas Lanz (BDP)	Casimir von Arx (GLP)
Bernhard Lauper (SVP)	Iris Widmer (Grüne)
Ruedi Lüthi (SP)	Markus Willi (SP)
Thomas Marti (GLP)	Ulrich Witschi (BDP)
Hans Moser (SVP)	Bernhard Zaugg (EVP)
Heinz Nacht (SVP)	

Entschuldigt Beat Haari (FDP) Hanspeter Kohler (FDP)

Gemeinderat Ueli Studer (SVP), Gemeindepräsident
Rita Haudenschild (Grüne), Vizepräsidentin
Thomas Brönnimann (GLP)
Katrin Sedlmayer (SP)
Urs Wilk (FDP)

Sekretärin Verena Remund

Protokoll Ruth Spahr

Inhaltsverzeichnis

1. Protokoll der Parlamentssitzung vom 26. Mai 2014	84
2. Kommissionsersatzwahlen.....	84
3. Tram Region Bern – Realisierung Tramlinie 10 - Gemeindegeld	84
4. Tram Region Bern- Realisierung Tramverlängerung 9 - Gemeindegeld.....	105
5. Rechnung 2013	112
6. Verwaltungsbericht 2013	118
7. „Bedarfsgerechtes Angebot zur Betreuung von Tagesschulkindern während der Schulferien“ – Antrag Planungsbeschluss	118
8. „Erhöhung des jährlichen Beitrags für die Könizer Bibliotheken“ – Antrag Planungsbeschluss	118
9. „Köniz sozial: Frühförderung von Kindern sicherstellen - auch bei knappen Finanzen“ – Antrag Planungsbeschluss	118
10. Erneuerung Informatikinfrastruktur an Könizer Schulen	119
11. Kreditabrechnungen.....	119
12. 1403 Postulat (SP) „Abgangsentschädigung der Könizer Gemeinderäte im Vergleich mit anderen Gemeinden von ähnlicher Grösse“	119
13. 1401 Motion (Grünliberale) "Senkung der Abgangsentschädigung des Gemeinderats"	119
14. 1407 Interpellation (Iris Widmer, Grüne) „Opfer von fürsorglichen Zwangsmassnahmen“	119
15. Verschiedenes.....	119

Begrüssung

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Ich begrüsse alle Anwesenden zur Parlaments-sitzung.

Es sind 38 Parlamentsmitglieder anwesend. Das Parlament ist somit beschlussfähig.

Mitteilungen

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Der Aktenversand für die Traktanden 3, Tram Region Bern – Realisierung Tramlinie 10, Gemeindegeld und Traktandum 4, Tram Region Bern - Realisierung Tramlinienverlängerung 9, Gemeindegeld, erfolgte am 20. Mai 2014. Am 28. Mai 2014 wurden Ihnen die restlichen Akten zugestellt. Das Protokoll der Sitzung vom 26. Mai 2014 wurde am 2. Juni 2014 per E-Mail versandt.

Wir sind erfreut über das grosse Interesse, das Sie, liebe Gäste, an unserer Debatte haben. Ich gebe einige Spielregeln bekannt: Gemäss Geschäftsreglement des Parlaments Art. 13, darf die Parlaments-sitzung nicht durch das Publikum gestört werden. Das bedeutet Klatschen, Zwischenrufe und Transparente sind verboten. Wer die Verhandlungen stört, kann nach Verwarnung aus dem Saal gewiesen werden. Ich bitte um die Einhaltung dieser Spielregeln und wünsche Ihnen eine spannende Sitzung.

Für Bild- und Tonaufnahmen im Parlament ist eine Bewilligung durch das Parlamentspräsidium notwendig. Für die Presse ist dazu keine Bewilligung notwendig. Ich habe einem Fotografen, der im Auftrag von Parlamentsmitglied Hermann Gysel fotografiert, die Erlaubnis erteilt, heute Bildaufnahmen vorzunehmen. Sie stehen in keinem Zusammenhang mit den heute traktandierten Geschäften. Die Parlamentsmitglieder werden die Aufnahmen in den nächsten sechs Monaten ansehen können, mehr darf ich nicht dazu verraten.

Ich habe einen Brief zu verlesen: „Rücktritt aus dem Parlament per 31. Juli 2014. Lieber Stefan, liebe Kolleginnen und Kollegen aus dem Parlament. Nicht nur ins Parlament nachzurutschen, sondern auch im letzten November die Wiederwahl zu schaffen, war ein gutes Gefühl. Ich habe mich in den letzten Jahren mit Freude hier im Parlament engagiert und versucht, unsere schöne Gemeinde zusammen mit Euch allen zusammen mitzugestalten und weiterzuentwickeln. Als Sozialdiakonin engagiere ich mich auch in berufspolitischen Themen. In naher Zukunft werde ich mich vor allem diesen Themen widmen. Nach reiflicher Überlegung habe ich mich deshalb entschlossen, auf Ende Juli 2014 meinen Rücktritt aus dem Parlament zu geben. Ich danke allen, die mich in dieser für mich sehr wertvollen und lehrreichen Zeit unterstützt haben, insbesondere meiner Partei der CVP und natürlich auch meiner Fraktion, der CVP/EVP/GLP-Fraktion oder wie wir uns heute neu nennen, der Mitte-Fraktion. Herzliche Grüsse, Vreny Koshy.“

Hermann Gysel (EVP): Ich möchte Verena Koshy heute Abend herzlich danken für die Arbeit, die sie im Parlament und bei uns in der Fraktion geleistet hat. Wir waren froh, dass sie für die CVP den Sitz bei den letzten Wahlen halten konnte. Wir wussten sehr zu schätzen, dass sie so gut vernetzt ist und praktisch zu jedem Thema etwas mitteilen konnte und dazu stets noch jemanden wusste, der es noch genauer weiss. Nun müssen wir uns von einer Frau verabschieden, was uns leid tut, weil der Umgangston erfahrungsgemäss etwas besser ist, wenn ein Gremium ausgeglichen männlich und weiblich besetzt ist. Wir wünschen Verena Koshy für ihre Zukunft, privat und beruflich, alles Gute. Aus Anlass des Tages darf ich ein kleines Geschenk sowie einen Blumenstraus übergeben. *(Applaus)*

Traktandenliste

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Da keine Wahlen vorzunehmen sind, entfällt Traktandum 2. Eine kleine Korrektur: Zuständig für das Traktandum 14, 1407 Interpellation (Iris Widmer, Grüne) „Opfer von fürsorglichen Zwangsmassnahmen“ ist die Direktion Bildung und Soziales und nicht, wie fälschlicherweise aufgeführt, die Direktion Präsidiales und Finanzen.

Die Traktandenliste wird genehmigt.

1. Protokoll der Parlamentssitzung vom 26. Mai 2014
(Nachversand)

Das Protokoll der Parlamentssitzung vom 26. Mai 2014 wird genehmigt.

2. Kommissionsersatzwahlen
(allfällige Akten: Nachversand)

Da keine Wahlen vorzunehmen sind, entfällt dieses Traktandum.

3. Tram Region Bern – Realisierung Tramlinie 10 - Gemeindegeld
Kredit und Botschaft; Direktion Planung und Verkehr und Direktion Umwelt und Betriebe

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Den Bericht und Antrag des Gemeinderats inklusive Abstimmungsbotschaft und Stimmzettel haben Sie erhalten. Das Vorgehen: Zuerst spricht der GPK-Referent, danach folgen die Fraktions- und Einzelvoten aus dem Parlament und die Abstimmung.

Folgende Hinweise zu den Anträgen: Am 17. Juni 2014 habe ich den Fraktionen per E-Mail mitgeteilt, dass Anträge zu diesem Geschäft schriftlich vorliegen müssen. Eine Tischvorlage mit Änderungsanträgen liegt auf ihren Tischen auf. Zur Botschaft: Ich weise darauf hin, dass die Redaktionskommission die Seite in der Abstimmungsbotschaft mit den Pro- und Kontraargumenten aus der heutigen Debatte verfassen wird. Sie haben die Möglichkeit, die von ihnen an der Parlamentssitzung geäusserten Vorschläge bis spätestens einen Tag nach der Parlaments-sitzung schriftlich an das Parlamentssekretariat abzugeben. Ich weise darauf hin, dass die Redaktionskommission die Abstimmungsbotschaft nur überarbeiten wird, wenn das Parlament den ausdrücklichen Auftrag dazu erteilt. Der Auftrag kann für die gesamte Abstimmungsbotschaft erteilt werden, oder auch nur für Teile davon. Wird kein derartiger Auftrag erteilt, beschränkt sie sich auf die Formulierung der Pro- und Kontraargumente. Das Parlament hat jedoch die Möglichkeit, an der heutigen Sitzung Änderungen in der Botschaft mit entsprechenden Anträgen direkt zu verlangen oder die Botschaft an den Gemeinderat zurückzuweisen.

Zur Volksabstimmung: Wird die Vorlage vom Parlament heute abgelehnt, wird keine Volksabstimmung erfolgen; das wurde durch die Fachstelle Recht abgeklärt.

GPK-Referent Mathias Rickli (Grüne): Zwei Vorbemerkungen zum nun zu beratenden und zum folgenden Geschäft Tramlinienverlängerung Linie 9.

Erste Vorbemerkung: TRB ist ein Geschäft von nationalem Interesse, es ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Bern von Bund und Kanton, das zum Ziel hat, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Region Bern den künftigen Herausforderungen gewachsen sein wird. Für die Gemeinde Köniz ist dies sicher ein Geschäft von grosser Tragweite in der laufenden Legislatur. Aus diesem Grund prüfte die GPK das Geschäft intensiv, vielleicht sogar etwas intensiver als üblicherweise. Mehrere Sitzungen haben stattgefunden, dem Gemeinderat wurden Fragelisten unterbreitet und diese zusammen mit dem Gemeinderat diskutiert. Dem Gemeinderat wurden Empfehlungen abgegeben, wovon ein Teil in die Parlamentsvorlage und in die Abstimmungsbotschaft aufgenommen worden sind. Im Weiteren wurde für die Prüfung der Präsident der Finanzkommission, Hugo Staub, aufgrund seines Fachwissens beigezogen. Er begleitete die Diskussionen über die Vorlage beratend.

Zweite Vorbemerkung: Die beiden Geschäfte – Realisierung der Tramlinie 10 und Verlängerung der Tramlinie 9, werden heute gleichzeitig vom Parlament beraten. In der GPK ist zur Kenntnis genommen worden, dass der Gemeinderat der gleichzeitigen Volksabstimmung beider Vorlagen hohes Gewicht beimisst. Damit wird Transparenz in der Fragestellung TRB geschaffen. Der Gemeinderat nimmt damit in Kauf, dass die eine Vorlage – Verlängerung Tramlinie 9 – im Detaillierungsgrad in der Projektierung noch nicht so weit fortgeschritten ist wie die Realisierung der Tramlinie 10.

Zur Realisierung der Tramlinie 10: Dabei handelt es sich, wie bereits erwähnt, um einen Teil eines grossen Geschäfts. Bund und Kanton Bern haben die Kosten für die Realisierung der Tramlinie 10 bereits bewilligt; sie sind bereit, ca. einen¹ Viertel der Kosten des Projekts zu tragen, das rund 500 Millionen Franken kosten wird. Der Kostenanteil der Gemeinde Köniz beträgt 18,125 Millionen Franken, was rund 3,7 Prozent der Gesamtkosten ausmacht. Die Linienführung auf Könizer Gemeindegebiet beträgt ca. 4 km.

In der Folge will ich nicht auf die einzelnen Punkte der Parlamentsvorlage und der Abstimmungsbotschaft eingehen, sondern nur einzelne für die GPK wichtige Punkte herausgreifen, die ihr dazu gedient haben, die Entscheidungsreife der Vorlage und Abstimmungsbotschaft zu bestimmen. Die GPK ist mehrheitlich der Meinung, dass die Vorlage entscheidungsreif ist. Dem Parlament und der Stimmbevölkerung wird eine Informationsgrundlage geboten, die eine Meinungsbildung erlaubt. Der Gemeinderat hat eine gute Flughöhe gefunden, um die wichtigen Aspekte des Geschäfts darzustellen, ohne sich dabei aber in den sehr umfangreichen und komplexen technischen Details zu verlieren.

Zur Darstellung der Ausgangslage des Geschäfts: Es geht um die Bewältigung des Verkehrsaufkommens auf der Linie 10 heute und in Zukunft. Die Ziele des Vorhabens sind klar aufgezeigt, es geht um eine Kapazitätssteigerung auf diese Linie, damit der Verkehr sicher und flüssig funktionieren kann. Die Vorlage macht einen klaren Bezug zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Köniz, das ist ein wichtiger Teil. Das ist insbesondere in den Gebieten Köniz-Liebefeld ersichtlich. Der Bezug zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im weiteren Verlauf nach Schliern geht aus der Vorlage weniger klar hervor und ist zurzeit nicht klar ersichtlich.

Zu den verkehrstechnischen Informationen: Diese sind in der Vorlage klar beschrieben und schlüssig. Die GPK schlug vor, der Abstimmungsbotschaft jene Planskizzen beizulegen, woraus hervorgeht, wie die verschiedenen Haltestellen konzipiert sind und was das für das Überholen oder eben Nichtüberholen des Trams heisst. Der Gemeinderat war der Meinung, dass es technisch nicht möglich sei, die Beilage entsprechend gestalten zu können und verweist auf die den Könizer Teil betreffende Informationsbroschüre zu TRB. Die GPK bedauert dies in gewissem Masse, da es sich um eine informative Darstellung der Linienführung handelt.

Zur geplanten Wendeschleife im Gebiet Sandwürfi: Die GPK liess genau abklären, wer die Kosten bezahlen soll. Der Gemeinderat bestätigt hier klar, dass es sich um einen Teil der operationellen Ausgestaltung der Tramlinie handelt und die Kosten dafür nicht zulasten der Gemeinde anfallen werden.

Die GPK hat sich weiter in die Ohnehin-Kosten vertieft, um genau zu wissen, was dies für Strassen- und Werkleitungen bedeutet. Richtig ist die Feststellung, dass mit der Realisierung der Tramlinie 10 Wert vernichtet wird, dies insbesondere in der Linienführung im Zentrum von Köniz, wo die Schwarzenburgstrasse erst kürzlich saniert worden ist. Die Abschreibung ist dort noch nicht so weit fortgeschritten, dass nun bereits wieder saniert werden muss.-Dieser Umstand ist sicher unschön. Im Zusammenhang mit dem Kostenteiler nach dem Verursacherprinzip und der Vorteilsanrechnung kann gesagt werden, dass die Gemeinde Köniz auch profitiert, weil sie diese Kosten, ausgenommen auf dem Abschnitt entlang des Liebefeld Park, nicht übernehmen muss. Dieser Teil der Schwarzenburgstrasse ist Gemeindestrasse. Der Abschnitt Liebefeld bis Gemeindegrenze ist ebenfalls Gemeindestrasse; dieser Abschnitt ist jedoch sanierungsbedürftig und aus diesem Grund handelt es sich hier um ein Zusammenfallen von zwei Projekten, die auf einen Schlag erledigt werden können. Für die GPK war in dieser Frage der Zeithorizont – ohne Berücksichtigung der Realisierung der Tramlinie 10 – für die Sanierung dieses Abschnitts nicht ganz klar. Diese Frage konnte nicht schlüssig beantwortet werden.

Schwer getan hat sich die GPK mit der Tatsache, dass die Vorlage, sowohl die Parlamentsvorlage als auch die Abstimmungsbotschaft, fast ausschliesslich positive Folgen der Realisierung erwähnen. Wenn man in Betracht zieht, dass der Projektierungskredit am 14. November 2011 mit dem Stichtentscheid der damaligen Parlamentspräsidentin bewilligt worden ist, bedauert die GPK, dass hier nicht ausdrücklich auf allfällige Nachteile der Realisierung der Tramlinie 10 hingewiesen wird. Gemäss Art. 46 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlaments ist eine objektive Abwägung der Vor- und Nachteile der jeweiligen Vorlage gefordert. Der Gemeinderat verweist hier auf die Arbeiten der Redaktionskommission, wo die Pro- und Kontraargumente aus der heutigen Debatte in der Abstimmungsbotschaft dargelegt werden. Die GPK nimmt dies zur Kenntnis.

Der Veloverkehr ist ein gutes Beispiel für die Abwägung von Vor- und Nachteilen. Hier ist die GPK enttäuscht, dass in der Abstimmungsbotschaft zum Veloverkehr nicht mehr enthalten ist. Das ist kein politischer Punkt, sondern ein faktischer.

¹ An dieser Stelle wurde bei der Protokollgenehmigung eine Änderung verlangt.

Das Parlament hat an der gleichen Sitzung am 14. November 2011 den konkreten Auftrag erteilt, dass der Veloverkehr durch die Realisierung der Tramlinie 10 keine Nachteile erfahren soll und dies entsprechend in der Vorlage gut darzustellen ist. Hier ist die GPK der Meinung, dass dies nicht gelungen ist.

Zu den Einschränkungen während der Bauphase: Hier hätte die GPK nähere Informationen gewünscht. Der Gemeinderat weist darauf hin, dass das Plangenehmigungsverfahren – wie es zum Ast Ostermundigen bereits läuft – für den Könizer Ast noch nicht läuft. Eine zeitliche Verzögerung ist vorgesehen und deshalb sind noch keine Details erhältlich. Die GPK nimmt dies so zur Kenntnis.

Was geschieht bei der Ablehnung des Geschäfts? Sowohl die Parlamentsvorlage als auch die Botschaft stellen dies klar dar: Die GPK nimmt zur Kenntnis, dass bei einer Ablehnung des Geschäfts zurzeit keine alternativen Projektvarianten bestehen, die das bestehende Verkehrsproblem auf der Linie 10 angehen würden. Dazu würde neu geplant werden müssen.

Zum Schluss noch die Frage der finanziellen Verträglichkeit: Die GPK hat sich dieser Frage besonders angenommen und hier den Gesamtblick über beide Vorlagen – Tramlinie 10 und Verlängerung der Tramlinie 9 – geworfen. Kann sich die Gemeinde Köniz leisten, 18,125 Millionen Franken für die Realisierung der Tramlinie 10 und 9,464 Millionen Franken für die Verlängerung der Tramlinie 9, d. h. insgesamt 27,589 Millionen Franken auszugeben? Werden andere Investitionsvorhaben zurückgestellt? Der Gemeinderat bediente dazu die GPK mit wichtigen Informationen. Hier muss zwischen dem spezialfinanzierten Teil – Wasser, Abwasser – und dem steuerfinanzierten Teil, der für die Investitionsplanung relevant ist, unterschieden werden. Bei den spezialfinanzierten Investitionen handelt es sich um rund 7 Millionen Franken, die über 80 Jahre abgeschrieben werden, d. h. eine jährliche Abschreibung von 1,25 Prozent. Auf diesen Investitionsvolumen, die maximal auf 1,5 Millionen Franken in den Jahren 2019 – 2021 zu stehen kommen, würde dies zusätzliche jährliche Abschreibungen von 18'750 Franken bedeuten. Die GPK erachtet dies als verträglich. Bei den steuerfinanzierten Investitionen hatte die GPK die Möglichkeit, eine erweiterte Investitionsplanung des Gemeinderats zu betrachten. Diese zeigt die Investitionen des Gesamthaushalts der Jahre 2015 – 2023 auf, worin die Kosten für die beiden Linien enthalten sind. Daraus ist ersichtlich, dass bei den Hauptinvestitionen im Gesamthaushalt keine Ausreisser vorhanden sind. Der Gemeinderat begründet dies wie folgt: Die Investitionen werden innerhalb der Abteilung Verkehr kompensiert. Das hat zur Folge, dass in dieser Phase andere verkehrsplanerische Vorhaben vorgezogen oder zurückgestellt werden müssen. Der Gemeinderat sagt aber auch, dass in den anderen Direktionen kein Investitionsstopp folgen wird. Die GPK ist sich bewusst, dass die Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, dass in der Zeit bis 2023 noch gewichtige – heute aber noch nicht spruchreife – Vorlagen in die Investitionsrechnung aufgenommen werden müssten. Trotzdem kommt die GPK im heutigen Zeitpunkt zu einer positiven Beurteilung der finanziellen Verträglichkeit der Investitionen für TRB.

Die GPK empfiehlt dem Parlament mit 4 : 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Gesamtkredit für die Realisierung der Tramlinie 10 zu genehmigen. Die GPK empfiehlt dem Parlament mit 5 : 1 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Abstimmungsbotschaft zuhanden der Stimmbevölkerung zu genehmigen.

Parlamentspräsident Stefan Lehmann hält fest, dass das Eintreten unbestritten ist.

Fraktionssprecher Bernhard Bichsel (FDP): Dass auf der Buslinie 10 in Stosszeiten ein verkehrstechnischer Bedarf besteht, ist unbestritten. So hat die FDP-Fraktion das Projekt von Beginn weg unterstützt und im Oktober 2010 dem Vorhaben anlässlich einer Parteiversammlung unter gewissen Auflagen zugestimmt. In der Zwischenzeit ist nun sehr vieles geschehen und wir mussten beim Studium der Vorlage ernüchert feststellen, dass auf keinen unserer inhaltlichen Punkte eingegangen worden ist. Das ist nicht ein Problem des Trams, sondern des Projekts. Unsere wichtigsten Argumente sind:

Erstens, die ganze Kosten-/Nutzenfrage: Wir beurteilen diese beim heute vorliegenden Geschäft als negativ. Die Investitionskosten mit mehr als einer halben Milliarde Franken in der Vollkostenbetrachtung, sind gegenüber einer fragwürdigen Kapazitätserhöhung zu hoch. Uns fehlt die Kostentransparenz. So ist z. B. wenig klar, was genau im Projekt enthalten ist oder welche Posten mit oder ohne Mehrwertsteuer berechnet worden sind. Die Ohnehin-Kosten sind im Geschäft sauber aufgelistet und wie bereits vom GPK-Referenten erwähnt worden ist, besteht eine Wertvernichtung. Das wurde jedoch nicht sauber gegengerechnet und ist gerade in der Gemeinde Köniz nicht irrelevant, weil das noch nicht so lange her bereits sanierte Zentrum von Köniz vorzeitig wieder saniert werden muss. Beim Nutzen werden uns Kapazitätsberechnungen vorgelegt und es wird mit unsicheren Prognosen argumentiert. Die Kapazitäten mit dem geplanten 6-Minuten-Takt werden sich gegenüber der heutigen Situation kaum verändern.

Zudem werden die Wartezeiten aufgrund der tieferen Fahrplanfrequenz an den Haltestellen erhöht. Wollen wir wirklich eine halbe Milliarde Franken investieren, wenn noch nicht einmal ganz klar ist, dass der Nutzen wirklich gegeben ist?

Zweitens: Ein Blick in die betriebswirtschaftlichen Annahmen der Wirtschaftlichkeitsrechnung zeigt, dass die Tramlinie 10 im 6-Minuten-Takt nie betriebswirtschaftlich kostendeckend betrieben werden kann. Grund dafür sind die zu hohen Investitionskosten. Daraus folgt, dass der Takt verdichtet werden könnte. Eine Taktverdichtung macht jedoch nur dann Sinn, wenn das Siedlungsgebiet in Schliern entwickelt wird und vor allem die Situation der Tramachse in der Innenstadt von Bern geklärt ist. Unter Umständen könnte es sogar möglich sein, dass der Takt nicht verdichtet werden kann, weil die Mehrkapazitäten in der Innenstadt nicht aufgenommen werden können.

Im vorliegenden Geschäft wird erläutert, dass das Tram für alle Verkehrsteilnehmenden Vorteile haben soll. Dem muss ich als Ganzjahres-Velofahrer klar widersprechen. Eine Tramschiene hat für ein Velo per se keine wirklichen Vorteile, schon gar nicht, wenn sie gekreuzt werden muss. Das ist besonders an nassen Tagen im Herbst ziemlich gefährlich. Weiter verfügt das Tram aus unserer Sicht nicht über genügend Eigentrassee und es kann an vielen Haltestellen nicht überholt werden. Der Verkehr im Zentrum wird mittels eines Dosierungstricks flüssig gehalten. Der Stau verlagert sich somit an die Peripherie von Köniz. Das wäre bereits heute mit der Busvariante durchaus möglich. Oft geht vergessen, dass jedes Projekt realisiert werden muss. Eine Bauphase von vier Jahren oder mehr hat negative Auswirkungen und bringt eine Mehrbelastung. Das muss bei der Realisierung in Betracht gezogen werden.

Im Geschäft selber stört uns der auf Seite 21 aufgeführte so genannte Plan B, eine sehr ausführliche Dokumentation. Aber Punkt 11, „Folgen bei Ablehnung des Geschäfts“ ist in unseren Augen zu kurz, zu wenig und zu mager verfasst. Dies vor allem wenn man sich überlegt, was geschieht, wenn die Stimmbevölkerung der Gemeinde Köniz der Vorlage zustimmt, die Stadt Bern sie jedoch ablehnt. Man muss sich so oder so mit einer Alternative befassen und kann nicht nur auf ein Pferd setzen.

Unter anderem aus diesen Gründen – und das sind für uns die wichtigsten – wird die FDP-Fraktion das Geschäft einstimmig ablehnen. Wir begrüssen sehr, dass das Geschäft voraussichtlich der Stimmbevölkerung vorgelegt wird.

Fraktionssprecher Jan Remund (Grüne): Die Ausgangssituation ist klar: Die Buslinie 10 ist überlastet, neue Arbeitsplätze und Wohnungen entstehen aber entlang dieser Strecke. Der öV muss ausgebaut werden. Man hat – seit 10 bis 15 Jahren – lange geprüft und daraus ist ersichtlich, dass eine Tramlinie das effizienteste Mittel ist, alle anderen Lösungen sind nicht zielführend. Die Paketbildungen von Bussen verunmöglichen eine grosse Steigerung durch den vermehrten Einsatz von Fahrzeugen, Megabusse sind sehr teuer, weil sie für die Gemeinde Köniz eine Sonderlösung wären und kapazitätsmässig nur für einige Jahren Verbesserungen bringen würden und für die Velofahrenden gefährlich wären. Ohne Tram kommt es zum Stau im Könizer Zentrum. Ein Tram verbessert zudem die Luftsituation, mindert den CO₂-Ausstoss und fördert den Umstieg auf den öV, weil es angenehmer und komfortabler ist als ein Bus. Die Planer haben zudem viel aus der Realisierung von Tram Bern West gelernt: Erstens darf nie eine Route verlegt werden, zweitens kann eine Tramlinie velo- und autofreundlicher gestaltet werden, z. B. mit vermehrten Überholmöglichkeiten für Autos, und nebenbei wurde aufgezeigt, dass die Kosten eingehalten werden können. Das Tram ist extrem wichtig für die Könizer Raumplanung. Die Innenverdichtung in Liebefeld ist nur mit der Realisierung des Trams möglich. Durch die Innenverdichtung kann weiter draussen Land gespart werden, nicht nur in der Gemeinde Köniz, sondern in der Region und deshalb wird es mit der Tramlinie mehr Kühe in der Region Bern geben als ohne. Der Einzonungsdruck in der Sandwürfi wird sicher steigen, das „schleckt keine Geiss weg“, für diese Einzonungen werden neue Abstimmungen notwendig, dies jedoch in frühestens 15 Jahren.

In Bezug auf die Kosten kann festgehalten werden, dass die Gemeinde Köniz die Tramlinie mehr oder weniger geschenkt erhält. Selbst wenn man dem Gaul eine halbe Stunde ins Maul schaut, findet man nichts als ein gesundes Gebiss. Es handelt sich auch um kein trojanisches Pferd. Die steuerfinanzierten Kosten sind ungefähr gleich hoch wie für eine Schulhaussanierung, ca. 12 Millionen Franken und betragen ungefähr die Hälfte der Kosten für die Realisierung der Sporthalle Weissenstein. Die Gemeinde Köniz bezahlt lediglich ca. 18 Millionen Franken, ca. 10 Prozent, und das ist problemlos finanzierbar. Beim Bund und beim Kanton sind die Gelder für öV-Projekte reserviert, sie werden nicht gespart. Wird die Tramlinie 10 in Köniz nicht realisiert, werden die Gelder gemäss Bund in weniger gute öV-Projekte investiert. Diese Gelder sind im Übrigen im National- und Ständerat von bürgerlichen Mehrheiten gesprochen worden, es scheint nur in der Gemeinde Köniz eine Rechts-/Links-Frage zu sein.

Wenn Gesamtkosten von einer halben Milliarde Franken verglichen werden, dann sicher nicht mit dem Nutzen für die Gemeinde Köniz, sondern man muss die Kosten der Gemeinde Köniz – rund 18 Millionen Franken – mit dem Nutzen für die Gemeinde vergleichen.

Auch die Grünen haben einige Kritikpunkte: Der Veloverkehr wurde zu wenig gewichtet, der Gemeinderat hat seine Aufgabe dazu nicht erfüllt. Aus unserer Sicht können jedoch die Nachteile weitgehend im Plangenehmigungsverfahren korrigiert werden. Die Argumente der Kritiker sind weitgehend unverständlich und aus unserer Sicht unrealistisch. Die vorgenommenen Stehplatzberechnungen sind unrealistisch und unsinnig, ausser man will Verhältnisse wie sie in indischen Bussen herrschen. Die plötzlichen Sorgen um den öV in der Berner Innenstadt sind aus unserer Sicht geheuchelt. Wenn die Buslinie 12 aus der Innenstadt verlegt wird, ist ein öV-Betrieb ohne zweite Tramachse möglich.

Allgemein kann festgehalten werden, dass die rückwärtige Optik und die zögerliche mutlose Haltung der rechtskonservativen Parteien ein Grund für den Kolbenklemmer im Kanton Bern seit 100 Jahren sind. Die Gemeinde Köniz soll aus unserer Sicht eine attraktive und lebendige Vorortsgemeinde bleiben. Dazu ist die Realisierung der Tramlinie notwendig. Ich bitte Sie deshalb um Zustimmung zur Realisierung der Tramlinie 10.

Der Änderungsantrag der Fraktion der Grünen liegt Ihnen vor. Aus unserer Sicht gehört die Länge der Tramachse 10 auf Könizer Boden aus Transparenzgründen in die Abstimmungsbotschaft.

Die Fraktion der Grünen wird dem Antrag des Gemeinderats mit der ob genannten Änderung einstimmig zustimmen.

Fraktionssprecherin Verena Koshy (CVP): Die Debatte rund um das Tram erinnert mich stark an Fussball. Jeder will ein Tor schiessen, manchmal trifft man, manchmal nicht. Manchmal gehen die Argumente daneben und manchmal auch über das Tor hinaus oder der Ball prallt an die Umrandung. Zurzeit steht es, dank Ostermundigen und Bern, 2 : 0 für die Tramlinie 10. Ich und die CVP/EVP/GLP-Fraktion hoffen, dass am Ende dieser Debatte das Resultat 3 : 0 lautet.

Konzentrieren wir uns aber auf das für uns Wesentliche: Was bringt es mir als Benützerin des öV, als Autofahrerin oder als Velofahrerin, dass ich während ca. 5 Jahren die Bauphase in Köniz ertrage? Die Velofahrer unserer Fraktion haben anlässlich unserer Diskussion erwähnt, dass der Abstand vom Gleis zum Trottoir genügend gross ist. Als öV-Benützerin kann ich bequem ins Tram einsteigen und geniesse den Komfort und die angestrebte Pünktlichkeit. Als Autofahrerin habe ich nur ein Tram vor mir und nicht mehrere Busse, die ebenfalls im Stau stecken. Zudem kann ich das Tram bei Bedarf überholen. Auch ist es so, dass das Tram mit der aktuellen Planung günstiger und umweltfreundlicher betrieben werden kann als wenn dieselbe Transportkapazität mit Bussen zur Verfügung gestellt werden müsste. Die Ortsplanungsrevision bringt unserer Gemeinde durch die Verdichtung nach innen mehr Arbeitsplätze und auch mehr Wohnraum. Wie sollen diese Personen von A nach B gelangen? Sollen die 500 bis 700 Personen mit dem Auto nach Köniz fahren, weil der öV nicht genügt, zu wenig Platz im Bus ist oder weil man nie weiss, wann er überhaupt kommt? Ich denke, dass niemand von uns solches will. Rüsten wir uns also für die Zukunft und sagen überzeugt ja zum Tram. Der CVP/EVP/GLP-Fraktion ist es wichtig, dass auch die Bevölkerung Gelegenheit erhält, zu diesem sehr wichtigen Thema Stellung zu nehmen. Was geschieht, wenn die Tramlinie 10 nicht realisiert wird? Bauphasen in Köniz müssen trotzdem erlitten werden.

Auch wir stellen einen Änderungsantrag zur Abstimmungsbotschaft: Auf Seite 5, im zweiten Abschnitt möchten wir den Satz: „Das Könizer Parlament beantragt den Stimmberechtigten inklusive Mehrwertsteuer einen Kredit von 18,1 Millionen Franken an die Realisierung der Tramlinie 10“, wie folgt ergänzen: „(für Details siehe Tabelle Seite 18)“. Auf Seite 28 erfolgt dieselbe Ergänzung: „(für Details siehe Tabelle Seite 40)“ zur Verlängerung der Tramlinie 9. Mit dieser Klammerbemerkung möchten wir die Verständlichkeit des Textes erhöhen.

Zum Schluss eine persönliche Anmerkung: Ich möchte mich bei Ihnen allen ganz herzlich für die gute Zusammenarbeit bedanken und wünsche Ihnen weiterhin viel Freude.

Fraktionssprecher Thomas Frey (BDP): Die bürgerlich-liberale Mitte-Partei BDP macht Sachpolitik. Zum vorliegenden Tramprojekt sagen wir klar und eindeutig: Nein, so nicht. Die Ausgangslage zur Region: Mit TRB soll unter anderem versucht werden, das wirtschaftliche Hintertreffen der Region Bern gegenüber Zürich oder Basel wettzumachen. Mit TRB wird beabsichtigt, die Durchmesserlinie Ostermundigen – Hauptbahnhof Bern – Köniz zu optimieren. Gemäss dem vorliegenden Konzept wird jedoch lediglich der flexiblere Bus durch ein Tram ersetzt, auf der nahezu selben Strecke und dies fast ohne Eigentrassée. Kein neues Gebiet wird damit erschlossen. Wo ist hier die Innovation? Mit TRB werden die Kapazitäten des Hauptbahnhofs nicht gesteigert.

Was gewinnen wir also? Mit TRB werden die täglichen Staus Rubigen – Wankdorf und Schön-
 bühl – Wankdorf am Morgen und am Abend umgekehrt, nicht gelöst. Wann wollen wir dies an-
 gehen? Wir benötigen eine zusätzliche Tramlinie in die Stadt. Macht das Sinn? Doch sprechen
 alle Mandatsträger der Exekutiven von Ostermündigen, Bern und Köniz von einem Jahrhun-
 dertprojekt für den Verkehr in der Region Bern. Wie war das in der Planungsphase? Waren
 nicht sechs von acht Mitgliedern der Behördendelegation SP-Mitglieder und vier davon noch im
 Verwaltungsrat von BERNMOBIL? Ist solches politisch ausgewogen? Der heutige Gemeinde-
 präsident hielt einmal fest: „Das ist Machtdemonstration, reine Machtdemonstration.“ Wurde
 hier möglicherweise eher ein Parteiprogramm umgesetzt als die effektiven Bedürfnisse des
 Verkehrskonzepts Region Bern? Sind möglicherweise eher Interessen von BERNMOBIL vertre-
 ten worden als jene der Gemeinde Köniz? Die effektiven Gesamtkosten des Projekts betragen
 gegen 750 Millionen Franken: Die ausgewiesenen 495 Millionen Franken plus die Mehrwert-
 steuer, plus der Eigerplatz, plus der Viktoriaplatz, plus der Bahnhofplatz in Ostermündigen, die
 zweite Tramachse in Bern, weiter das Tramdepot und die Teuerung. Dabei sind die Kostenun-
 sicherheit und das Kostenrisiko noch nicht enthalten. Können wir uns solches wirklich leisten?
 Das Parlament und die Stimmberechtigten werden zurzeit mit einer Flut von Informationen ein-
 gedeckt. Ist es vielleicht gar Desinformation? Wieso das, wenn doch alles klar und offensichtlich
 ist? Was muss hier beschönigt werden? Heiligt hier der Zweck die Mittel? Die Abstimmungsbot-
 schaft ist mehr oder weniger als Propagandabotschaft abgefasst und alles andere als objektiv.
 Ist das politisch korrekt?

Zum Ast 10, Köniz: Die in der Ortsplanungsrevision definierten gewichtigen Entwick-
 lungsschwerpunkte der Gemeinde Köniz liegen klar und eindeutig nicht im Einzugsgebiet der Linie
 10. Sie sind im Ried-Niederwangen sowie im Bächtelenacker und im Balsigergut in Wabern.
 Stimmen Wachstumsprognosen für TRB im Bereich der Linie 10 mit der Ortsplanungsrevision
 überein? Ein Tram auf der Linie 10 bedeutet klar Wachstum. Das Moratorium wird unweigerlich
 fallen müssen. Insbesondere zwischen Schloss Köniz und Schliern wird wertvolles Kulturland
 vernichtet und ein zusätzlicher Bauboom ausgelöst. Bedeutet das Ja zum Tram nicht gleich ein
 Nein zur Ortsplanungsrevision mit moderatem Wachstum? Opfern wir mit dem Tram nicht auch
 über kurz oder lang das grüne Band. Den Könizern aus der oberen Gemeinde und weiteren ca.
 20'000 Personen aus den Regionen Schwarzenburg, Riggisberg und Gantrisch widerfährt eine
 wesentliche Beeinträchtigung auf ihrem Weg zur Autobahn oder in die Stadt Bern. Das Projekt
 TRB sieht keine Park-and-Ride-Terminals vor. Und das Nadelöhr Schloss – Bläuacker wird
 zusätzlich verengt. Macht das Sinn? Bei jedem Kreiseln wird ein Rotlicht die Durchfahrt des
 Trams bevorzugen, damit kann nach Belieben sowohl der Veloverkehr als auch der MIV (moto-
 risierter Individualverkehr) dosiert bzw. ausgebremst werden. Einst wurde Köniz als „Ampliwil“
 bezeichnet. Wollen wir wieder einen Schritt zurück? Zone 30 wird um die Strecke Schloss-Park
 Liebefeld-Kantonalbank-Hessstrasse erweitert. Bringt das wirklich zusätzlichen Durchfluss? Das
 Überholen des Trams ist trotz theoretischen Möglichkeiten praktisch ausgeschlossen. Werden
 damit Aggressionen geschürt? Die heute absolut ebene Querung des Bläuackerplatzes wird
 neu im Bereich der Tramhaltestelle – das sind ca. 50 bis 60 Meter – mit einer Randsteinhöhe
 von 26 Zentimetern erschwert. Das führt zwangsläufig zu einer Konzentration der Querung in
 den Bereich der abgesenkten Zonen. Geht damit das geniale Verkehrsregime durch das Zent-
 rum von Köniz auf einen Schlag verloren? Grenzt das an Anmassung? Die Bauphase wird wie-
 derum mehrere Jahre, 2017 – 2023, dauern und wiederum wesentliche Beeinträchtigungen mit
 sich ziehen. Unweigerlich wird damit dem einen oder anderen KMU-Betrieb die Existenz entzo-
 gen. Wollen und können wir damit leben?

Zu den finanziellen Fakten: Unabhängig von den aufgeführten Fakten und Fragen spielen vor
 allem die Kosten eine zentrale Rolle. Wir müssen uns bewusst sein, dass allfällige Kostenüber-
 schreitungen einzig und allein durch den Kanton und die Gemeinde zu tragen sind. Die Finanz-
 lagen des Kantons und der Gemeinde Köniz sind nicht rosig und alles andere als unbedenklich.
 Wir müssen sicherstellen, dass nicht heute schon für kommende Generationen nicht amorti-
 sierbare Investitionen getätigt werden. Wir schliessen die Rechnung 2013 mit einem beschönig-
 ten Ausgabenüberschuss von 4,5 Millionen Franken ab. Das Budget 2015 weist in der ersten
 Lesung einen massiven Ausgabenüberschuss aus. Die Gemeinde Köniz hat inklusive kurzfristi-
 ge Überbrückungskredite Fremdgeld in der Höhe von fast 200 Millionen Franken. Wir haben
 doch den Schuldenabbau im Visier. Wenn dafür nur schon 4 Millionen Franken pro Jahr einge-
 setzt werden, sind für den Abbau 50 Jahre notwendig. Wie alt werden wir oder unsere Kinder
 2064 sein? Uns steht der Primatwechsel der Pensionskasse mit einer Summe von fast
 30 Millionen Franken bevor. Wir tun uns heute schon schwer damit – sofern dies heute beraten
 wird – die Ausgabe von 60'000 Franken für die Bibliothek in Niederwangen zu beschliessen.
 Uns wird vorgegaukelt, dass in der Gemeinde Köniz angeblich 12 Millionen Franken Ohnehin-
 Kosten anfallen.

Wir geben zu bedenken, dass vor 10 Jahren 16 Millionen Franken für die Sanierung der Schwarzenburgstrasse ausgegeben worden sind. Wie viel bereits investiertes Geld wird mit TRB vernichtet? Welche jährlichen Mehrkosten wird der Betrieb der neuen Tramlinie auslösen? René Schmid, Direktor von BERNMOBIL hielt fest, dass BERNMOBIL einen Leistungsauftrag zu erfüllen hat und das Unternehmen nicht auf Betriebswirtschaftlichkeit ausgerichtet ist.

Fazit: Kosten und Nutzen für die Tramlinie 10 stimmen nicht überein. Das vorliegende Tramprojekt entspricht in keiner Weise den Bedürfnissen von Köniz. Können und wollen wir uns leisten, als Steuerzahler von Bund, Kanton und Gemeinde 90, 300 und 18 Millionen Franken in ein solches Projekt zu investieren und möglicherweise an die Wand zu fahren? Die Basis für das Verkehrskonzept der Gemeinde Köniz muss die Ortsplanungsrevision sein und diese muss die Bedürfnisse der Zonen der Gemeinde berücksichtigen. Wir wollen hier in Köniz nicht „Tramstadt“ werden, sondern wir benötigen eine Verkehrslösung für alle Verkehrsteilnehmenden, für den öV, den Langsamverkehr und den MIV. Eine Verkehrsverhinderung kann und darf nicht das Ziel eines Jahrhundertprojekts sein.

Der Leiter der Abteilung Verkehr, Ruedi Käser, hat anlässlich der Vorinformation zu TRB festgehalten, dass die heutige Kapazität bis 2025 ausreicht. Innovation ist gefragt. Die Gemeinde Köniz ist innovativ und soll attraktiv bleiben. Packen wir's an.

Die BDP-Fraktion wird den Kreditantrag ablehnen.

Fraktionssprecher Thomas Verdun (SVP): Was muss der Stimmbürger, die Stimmbürgerin nach unserem demokratischen Verständnis zwingend einer Abstimmungsbotschaft entnehmen können? Fairerweise eine transparente Darlegung der jeweiligen Vorlage mit allen Pro- und Kontraaspekten. Denn jede Medaille, ob gross oder klein, hat eine Rückseite die gezeigt werden darf. Nur, das vorliegende Tramprojekt scheint keine Medaillentrückseite zu kennen. Der Botschaftstext preist das Bauvorhaben als die einmalige Wunderlösung an, für sämtliche gegenwärtigen wie zukünftigen Verkehrsprobleme. Dank dem Tramprojekt werden die Verkehrswege erneuert, die Plätze aufgewertet und zu Begegnungszonen und Wohlfühloasen umgestaltet. Köniz wird wirtschaftlich aufblühen. Neue Arbeitsplätze werden geschaffen, der Wohnungsbau vorangetrieben und gleichzeitig werden die Grünräume geschützt. Und dies alles zu einem Schnäppchenpreis für die Gemeinde Köniz von nur rund 18 Millionen Franken, denn die Steuerzahler aus dem Kanton Bern und der ganzen Schweiz bezahlen ja mit. Nun liegt uns eine Abstimmungsbotschaft im Schlusspurt einer seit Jahren einseitig geführten Propagandakampagne unter dem Vorwand der Information vor, für welche nahezu 2 Millionen Franken Steuer-gelder eingesetzt wurden.

Die SVP-Fraktion verlangt Offenheit. Sie verlangt nicht mehr und nicht weniger als das Aufzeigen der Medaillentrückseite. Die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen sollen in der Abstimmungsbotschaft offen und ehrlich über die negativ einschneidenden und nachhaltigen Nebenwirkungen des Tramprojekts informiert werden. Dies sind mitunter folgende Kernpunkte: Enormer Kulturlandverschleiss, zunehmend steigender Siedlungsdruck auf Schliern und das grüne Band zwischen Köniz und Schliern, nicht tragbare Finanzierung, unabwendbare Steuererhöhung, hohe Zusatz-, Betriebs- und Folgekosten in Millionenhöhe, keine nachhaltige Verkehrslösung für alle Verkehrsteilnehmer inklusive dem öV. Gemäss Expertenaussagen von Kanton und BERNMOBIL wird die heutige Transportkapazität mit Bus auf dem Ast Bern-Schliern mit Berücksichtigung des Wachstums bis ca. 2025 ausreichen. Dies wurde bereits vorgängig durch die Studie Weidmann bestätigt, ja diese widerlegte sogar die absolute Notwendigkeit eines Tramprojekts nach Schliern. Wir wissen auch, dass das Tram schlussendlich keine grössere Transportkapazität aufweist als der Bus und dass mit einem Ausbau der S-Bahn nach Köniz für die Schwerpunkte Liebefeld und Köniz-Zentrum nachhaltige Lösungen vorhanden sind. Was für Ostermundigen, Bern und Wabern gut sein mag, ist für Köniz noch lange nicht goldrichtig. Die SVP-Fraktion erkennt klar einen Handlungsbedarf für das wirtschaftlich expandierende Liebefeld und das Zentrum von Köniz. Zur Problemlösung ist in diesen Ortsteilen aber gewiss kein Tram bis hinauf nach Schliern nötig. Mit Eilkursen in den Stosszeiten und wie erwähnt mit dem Ausbau der S-Bahn kann die notwendige Transportkapazität erbracht werden. Der Text der Abstimmungsbotschaft lässt glauben, dass auch der individuelle Verkehr Nutzniesser des Tramprojekts ist. Betrachtet man die Planungsergebnisse jedoch genauer, wird sofort klar, dass die Tramverkehrsplanung keine nennbaren Fortschritte aufweisen kann. Im Gegenteil, durch die Gleisführung auf der Strasse wird beispielsweise eine Velofahrt zum puren Adrenalinkick. Durch die geplanten Pförtungen werden die Automobilisten nicht nur in Stosszeiten im Stau stehen. Überholungsmöglichkeiten sind rein theoretisch. Staubildungen hinter dem Tram werden bewusst in Kauf genommen. Das Tramprojekt Bern-Schliern wird und kann auch in Zukunft den regelmässigen Rückstau auf der Achse Turnierstrasse zur Autobahnzufahrt hin nicht verhindern.

Die Buslinie 17 ohne Haltebuchten ist geradezu ein Musterbeispiel wie sich zukünftig die Staus auf der Schwarzenburgstrasse bilden werden. Gleichzeitig ist aber dem Botschaftstext zu entnehmen, dass aufgrund der Bevölkerungsentwicklung mit vermehrten Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Die Spatzen pfeifen es von den Dächern und Vertreter der Regionalkonferenz haben bestätigt, dass bei der Realisierung des Trams nach Schliern der Baudruck massiv steigen und der Grüngürtel zwischen Köniz und Schliern überbaut wird. Dadurch werden Tausende Quadratmeter Kulturland preisgegeben und traditionelle landwirtschaftliche Existenzen zerstört. Noch bemühen sich Exekutive und einige Parlamentsmitglieder dieses Ansinnen als groteske Pläne zu verneinen. In rund 15 Jahren werden aber all diese Volksvertretenden nicht mehr in ihrem Amt sein.

Die Projektfinanzierung und –berechnung ist in der Botschaft zu optimistisch beschrieben. Die unumgänglichen Zusatz-, Folge- und Betriebskosten in Millionenhöhe, die bei einer Realisierung des Tramprojekts allein für die Gemeinde Köniz anfallen, sind im Botschaftstext ausgeblendet. Ebenso wird wohlweislich die sich klar abzeichnende Steuererhöhung verschwiegen. Die Abstimmungsbotschaft rühmt den Einbezug der Bevölkerung während der ganzen Projektierungsphase. Wer in der parlamentarischen Tramkommission oder Begleitgruppe mitgearbeitet hat, weiss, wie die Projektleitung auf fundierte Kritik und Hinweise reagierte. Fakten wurden nach Belieben und situativer Notwendigkeit ausgeblendet oder hervorgehoben, wiederholt oder vergessen, verwischt oder zurechtgebogen. Wer aber ein Ja von der Stimmbevölkerung will, muss den Einbezug der Bevölkerung nennen können, auch wenn dieser nur unter Vorbehalt stattgefunden und theoretischen Charakter hatte.

In diesem Parlament sitzen Parlamentsmitglieder, deren Parteien ohne Wenn und Aber die Befürwortung des Trams auf ihre Fahne geschrieben haben. Persönlich stehen einige dieser Parlamentsmitglieder jedoch kritisch dem nun zu verabschiedenden Projekt und der Kreditvorlage gegenüber. Ich hoffe fest und wünsche diesen Ratsleuten, dass sie die Parteiideologie heute Abend verlassen und den Mut finden, ihre persönliche Meinung und Erkenntnis zu bestätigen. Alle SVP-Fraktionsmitglieder werden aus freier und eigener Überzeugung ein unmissverständliches Nein zur unverantwortbaren Kreditvorlage sprechen. Wird die Kreditvorlage durch das Parlament angenommen, so stellt die SVP-Fraktion für die Abstimmungsbotschaft einen Rückweisungsantrag. Dies aus folgenden Gründen: Die uns vorliegende Abstimmungsbotschaft informiert die Stimmbevölkerung nur einseitig pro Tram und enthält keinen einzigen Kontrapunkt. Damit entspricht sie in keiner Weise dem verbindlichen Art. 46 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlaments welcher vorschreibt, dass Abstimmungsbotschaften den wesentlichen Inhalt einer Vorlage umschreiben und deren Vor- und Nachteile objektiv wiedergeben sollen.

Fraktionssprecherin Annemarie Berlinger-Staub (SP): Mir ist es nun fast ergangen wie an einer Bushaltestelle, an welcher infolge von Paketbildungen keine Busse eintreffen. Meine Vordredner haben votiert und nochmals votiert und ich komme nicht an die Reihe. Nun ist es aber endlich soweit.

Die Buslinie 10 durch Köniz nach Schliern ist am Anschlag und wir brauchen jetzt eine Lösung. Köniz ist bereit für die Realisierung einer Tramlinie. Das Tram als Verkehrsmittel überzeugt aufgrund seiner höheren Kapazität gegenüber dem Bus, seinem geringen Energieverbrauch, es bietet den Fahrgästen mehr Komfort und Zuverlässigkeit und es gibt weniger Unfälle. Für das Projekt TRB spricht Folgendes: Die Bevölkerung in der Gemeinde Köniz wächst weiter, unsere Mobilität wächst weiter, immer mehr Leute wollen von A nach B. Die Planung von TRB ist schrittweise und sorgfältig durchgeführt worden, das bestätigte sogar Professor Weidmann von der ETH Zürich. Die Planer haben nicht etwa im Elfenbeinturm gearbeitet, nein sie waren auch draussen bei den Leuten. Es gab viele Möglichkeiten für eine Mitwirkung und die Fragen sind beantwortet und geklärt worden. Das Projekt ist bis in die Details durchdacht, es weist eine hohe Bearbeitungstiefe auf. Es werden nicht nur Tramschienen in die Strasse verlegt und fertig, sondern auch ringsum werden viele Anpassungen im Strassenraum vorgenommen. Das ist auch der Grund für den Preis und gibt Sicherheit in Bezug auf die Kosten. Die Kosten sind für die Gemeinde Köniz absolut vertretbar. Wir bezahlen 18 Millionen Franken an ein 495-Millionen-Franken-Projekt. Von diesen 18 Millionen Franken würden deren 12 Millionen Franken so oder so in den nächsten Jahren in der Gemeinde Köniz anfallen. Zu diesem Preis erhält die Gemeinde Köniz nie, aber wirklich nie wieder, eine Lösung mit dem jetzigen Standard. Das kann mir niemand weismachen. Auch im Quervergleich zu anderen Tramprojekten in der Schweiz muss man sich wegen der Kosten keine Sorgen machen, TRB schneidet hier sehr gut ab.

Die SP-Fraktion ist überzeugt von TRB und wir sind überzeugt, dass sich die Gemeinde Köniz nur dann positiv entwickeln wird, wenn der öV gestärkt wird. Das Tram ist auch für jene eine Lösung, die kein Auto besitzen, die nicht oder nicht mehr Velofahren können oder zu Fuss schlecht unterwegs sind. Mit TRB wird die Mobilität für alle gesichert. Die Leute sollen und wollen dort wohnen wo sie mit dem öV mobil sind. Wenn noch mehr gebaut wird, dann bitte dort wo der öV bereits vorhanden ist, sonst bleibt nur das Auto für das Vorwärtskommen, das jedoch die Strassen der Gemeinde Köniz wiederum verstopft.

Wer sich nun in den kleinen und aller kleinsten Details des Projekts verbeisst, löst damit kein einziges Problem. Es gibt gute Gründe dafür, weshalb das Überholen mit dem Auto an gewissen Haltestellen nicht möglich und weshalb ein Fussgängerstreifen an einem bestimmten Ort geplant ist. Ich verstehe auch nicht jedes Detail. Das will ich jedoch gar nicht, weil ich weder Ingenieurin noch Planerin bin. Probleme werden im Übrigen nicht dadurch gelöst, wenn mit Unwahrheiten um sich geworfen und Angst verbreitet wird.

TRB mag nicht für alle und in allem perfekt sein, es schafft jedoch die Voraussetzungen dafür, dass wir auch in Zukunft vorwärtskommen und nicht im Verkehr stecken bleiben. Wir sind alle immer wieder als Fussgänger, Velofahrerinnen, Buspassagier oder Autofahrer unterwegs. Wenn nun jeder oder jede von uns nur das Maximum für sich herausholen will, kommen wir nie zu einer Lösung. TRB ist eine gute Gesamtlösung mit vertretbaren Kompromissen.

Die SP-Fraktion wird – und dies ohne Zwang – dem Kredit und der Abstimmungsbotschaft einstimmig zustimmen.

Christoph Salzmann (SP): Ich möchte einige Argumente für das Tram äussern, vorab aber spontan auf gefallene Voten reagieren. Thomas Frey hat Sachpolitik versprochen. Ich weiss nicht, ob es Sachpolitik ist, wenn in jeder Beurteilung Breitseiten gegen SP-Vertretungen losgeschickt werden. Ich weiss auch nicht, ob es Sachpolitik ist, wenn Behörden der Desinformation und der Propaganda bezichtigt werden.

Zur Abstimmungsbotschaft: Was die Darstellung des Projekts betrifft ist sie in meinen Augen in einem nüchternen, sachlichen Ton verfasst. Wie wir alle wissen, werden die Pro- und Kontraargumente aus der heutigen Debatte in die Abstimmungsbotschaft einfließen. Dort können die Vor- und Nachteile bewertet werden. Die Abstimmungsbotschaft begründet, weshalb es überhaupt zum vorliegenden Projekt gekommen ist und legt im Weiteren das Projekt in seinen Ausführungen dar. Es sind einzelne Abschnitte enthalten, die durchaus Problematiken aufzeigen, auf welche ich hier jedoch nicht eingehe.

Das Argument Transportkapazitäten: Das Tram mit einer Länge von 40 bis 45 Meter hat auf jeden Fall eine höhere Transportkapazität als ein 17-Meter langer Bus oder ein 25-Meter langer Doppelgelenk-Trolleybus. Ich betone den Begriff Trolleybus, da ein Megabus – von welchem stets die Rede ist – nur elektrisch betrieben nach Schliern fahren kann. Verkehrsmittel, die im 3-Minuten- oder 2-Minuten-Takt verkehren, können im Mischverkehr häufig den Fahrplan nicht einhalten, es entstehen die bereits erwähnten Paketbildungen. Damit können aber auch die optimalen Transportkapazitäten von Bussen oder Doppelgelenk-Trolleybussen nicht voll ausgeschöpft werden. Deshalb bringen Buslösungen für die Zukunft keine Entlastung der Gesamtverkehrssituation, also auch keinen Nutzen für die anderen Verkehrsteilnehmenden und für die Verkehrssicherheit. Weil das Tram im 6-Minuten-Takt weniger dicht fährt als Busse im 3-Minuten-Takt, können die Autos auch während der längeren Zeit ohne öV ungehindert fließen und allfällige Staus können sich besser auflösen. Verkehrssimulationen haben aufgedeckt, dass künftig bei einem Bus- oder Doppelgelenk-Trolleybusbetrieb sich die Staus an der Turnierstrasse bis auf die Autobahn bilden könnten. Von einem Tram profitiert also auch der MIV.

Zu den Finanzen: Aufgrund der vom GPK-Referenten erklärten Berechnungen muss nicht aufgrund des Trams mit einer Steuererhöhung gerechnet werden. Äusserungen in diese Richtung betrachte ich als Angstmacherei. Ich möchte nicht ausschliessen, dass eine Steuererhöhung notwendig wird, weil schlussendlich die Steuerpolitik des Kantons Einfluss auf die Situation der Gemeinde Köniz hat. Die Steuereinnahmen werden ebenfalls Einfluss haben.

Ein weiteres Argument die Transportkapazitäten betreffend: Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb erhöht die Kapazität des bestehenden öV-Netzes, ohne dass eine neue Linie zu den Hauptumsteigeknotenpunkten beim Hirschengraben oder beim Bubenbergrplatz geführt werden muss. Im Zentrum beim Bahnhof haben keine weiteren Linien mehr Platz, das ist schon länger bekannt.

Zu den Velofahrenden: Bei der Linienführung ist, so gut es geht, auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden Rücksicht genommen worden. Die Velofahrenden profitieren von den fast durchgehenden Velostreifen, die neu erstellt werden. Es gibt Velounterstände und was nicht im Projekt enthalten ist, da es sich um etwas anderes handelt: Es werden Umfahrungswege von Schliern nach Bern geplant.

Die Haltestellen sind so konzipiert, dass sie von aufmerksamen Velofahrenden reibungslos passiert werden können. Sie müssen jedoch Acht geben. Ich fahre Velo seit ich 12-jährig bin und bin regelmässig durch die Innenstadt an den Waisenhausplatz gefahren und habe dabei manche Tramschiene passiert.

Christoph Nydegger (SVP): Wie Sie sicher gehört haben, ist die SVP-Fraktion über den Antrag des Gemeinderats sehr erstaunt. Im Bericht und in der Abstimmungsbotschaft ist kein einziger Negativpunkt aufgeführt. Mit der äusserst einseitigen Pro-Tram-Information wird versucht – so scheint es uns – die Stimmbevölkerung der Gemeinde Köniz im Vorfeld zur Volksabstimmung vom 28. September 2014 zu einem Ja zu bewegen. Nur so kann man sich den Lobeskatol erklären, mit welchem das Parlament am 20. Mai 2014 bedient worden ist.

Für uns ist die Realisierung der Tramlinie 10 nach Schliern aus folgenden Gründen nicht zweckmässig und deshalb nicht sinnvoll:

Erstens der Kulturlandverschleiss: Das Projekt soll ausschliesslich der Erschliessung des Siedlungsgebietes dienen. Deshalb ist für uns nicht haltbar, dass die Betriebs- wie auch die Endschleife in der Landwirtschaftszone realisiert werden sollen. Auch der Experte taxiert beispielsweise die Lage der Betriebswendeschleife als falsch. Eine Platzierung auf dem Terrain des Liebefeld Parks im Zentrum wird als sinnvoll erachtet und damit wären mehrere Problemstellungen auf einmal gelöst. Mit der Realisierung der Tramlinie nach Schliern wird die Landwirtschaft nicht nur Kulturland für die Realisierung der beiden Wendeschlaufen und für die Verbreiterung der Muhlenstrasse verlieren, sondern es würde sogar wissenschaftlich in Kauf genommen, dass die Grünfläche zwischen Köniz und Schliern dem Siedlungsdruck zum Opfer fallen und überbaut wird. Ein erheblich grosser Teil des viel gelobten grünen Bandes wird somit verschwinden. Nicht zuletzt dank diesem Band wurde die Gemeinde Köniz mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet. Haben wir das bereits vergessen? Mehrere landwirtschaftliche Betriebe und die daran geknüpften Existenzen würden massiv gefährdet, ja sogar vernichtet.

Zweitens die Wertvernichtung: Vor gut 10 Jahren ist das gesamte Gebiet Bläuacker neu gestaltet und sämtliche Werkleitungen sind neu erstellt worden. Jetzt müssten auf der Schwarzenburgstrasse – wo die Tramlinie 10 realisiert werden soll – sämtliche Werkleitungen sowie Strassenbeläge und Kofferungen aufgerissen, entsorgt und wiederum hergestellt werden. Das relativ neuwertige Netz unter dem aktuellen Strassenprofil wäre normalerweise 80 Jahre nutzbar. Durch den Trambau würde die Restnutzungsdauer von 70 Jahren vernichtet, d. h. konkret ca. 80 Prozent der Mittel, die vor 10 Jahren in das Bläuackergebiet investiert worden sind, würden so verloren gehen. Ob diese Fakten in die Finanzkalkulation einberechnet worden sind, erscheint uns fraglich.

BERNMOBIL will sich offensichtlich von den Gasbussen abwenden und auf das Verkehrsmittel Tram setzen. Was passiert mit den millionenteuren Biogas-Tankanlagen? Werden diese als Fehlinvestition abgeschrieben? Was kostet die Instandhaltung der aktuellen Busflotte, die erhalten werden muss und wo kommt hier die Kostenbeteiligung der Gemeinde Köniz zu liegen? Wurde dies ebenfalls einkalkuliert? Können wir uns solches Handeln in Zeiten von knappen Finanzen wirklich leisten? Wir sind klar der Meinung: Nein.

Drittens anerkennen wir das Kapazitätsproblem im Liebefeld. Wir sind uns durchaus der Problematik bewusst, die durch die Entwicklung und die Verdichtung entsteht. Nur, das vorliegende Projekt ist hier in keiner Art und Weise die Lösung für Kapazitätsengpässe während der Hauptverkehrszeiten. Wir sind überzeugt, dass mit einem Tram bloss ein flexibles Pneufahrzeug durch ein unflexibles Schienenfahrzeug ersetzt wird, damit aber keine zusätzlichen Kapazitäten generiert werden. Allein durch die Realisierung der Tramlinie können die anerkannten Probleme nicht gelöst werden. Viel wichtiger wäre es, wenn der Gemeinderat seine Energie in das Vorantreiben der Entflechtung von S-Bahn und Strasse investieren würde und somit die Grundlage für einen 15-Minuten-Takt der S6 gelegt werden könnte.

Viertens zur Ökologie: Im vorliegenden Geschäft wird uns Glauben gemacht, dass ein Tram ökologischer ist als ein Biogasbus. Wie solches möglich ist, weiss man nicht. Biogasbusse sind bei deren Anschaffung als CO₂-neutral gelobt worden. Wie ist es möglich, dass das Tram noch ökologischer sein kann? Sollte das Tram wirklich noch ökologischer sein, kommen wir zum Schluss, dass die Aussage, die Biogasbusse seien CO₂-neutral, nicht stimmen kann. Ausserdem: Ist es schlau, Biogas durch Elektrizität zu ersetzen, wenn wir doch aus der Atomenergie aussteigen wollen? Wo bleibt der Gedanke der Energiewende?

Ein Projekt, wie es uns hier vorliegt, hätte vor 100 Jahren als innovativ und zukunftsorientiert gegolten. Heutzutage muss man zum Schluss gelangen, dass sehr viel Geld – sprich Steuergeld – in ein Projekt investiert würde, das weder innovativ noch zukunftsorientiert noch problemlösend ist.

An dieser Stelle betone ich nochmals klar, dass die SVP-Fraktion nicht grundsätzlich gegen das Tram ist. Das Projekt Tramlinie 10 nach Schliern ist für uns jedoch die falsche Lösung. Die SVP-Fraktion wird den Kreditantrag des Gemeinderats deshalb sicher ablehnen.

Hansueli Pestalozzi (Grüne): Ich habe nun viele „Chrüsi-Müsi“-Argumente gehört. Christoph Nydegger hat erstens erwähnt, dass ein Tram nichts Innovatives sei, es sei nicht besser als ein Bus, es habe nicht mehr Kapazität, usw. Wieso hat die SVP-Fraktion Angst vor dem Siedlungsdruck? Wenn eine Tram-Lösung schlechter sein soll, würde der Siedlungsdruck doch abnehmen. Wenn man zweitens Kulturland schützen und nicht will, dass das Gebiet Sandwürfi-Bannholz überbaut wird, ist das die falsche Abstimmung dafür. Wir werden, wenn das Gebiet für eine Einzonung vorgesehen ist, darüber an einer Volksabstimmung entscheiden können. Dann können Sie sich dagegen wehren – wahrscheinlich zu Recht.

Zu Thomas Verdun, der gesagt hat, dass die Kapazität mit der Buslösung bis 2025 genügt: Ich würde sagen, es ist vorausschauende Verkehrspolitik, wenn man jetzt die Realisierung einer Tramlinie an die Hand nimmt, die über eine höhere Kapazität verfügt, weil das Tram dann 2025 in Betrieb genommen werden könnte. Wiederholt wird erklärt, dass mit einer Tramlösung die Strassen verstopft werden und die Autos nicht mehr vorwärts kommen. Ich rechne vor: Die Fläche eines Autos beträgt ca. 10 m². Mit Zwischenraum bis zum nächsten Auto macht das ca. 20 m² aus. In einem Auto befinden sich im Schnitt 1 bis 2 Personen. Auf diesen 20 m² haben in einem Tram problemlos 40 Personen Platz. Es ist doch absolut sinnvoll, grosse Trams fahren zu lassen, in welchen viele Personen Platz finden.

Zum Veloverkehr wurde gesagt, die Fahrt neben Tramschienen sei ein Adrenalkick. In der Stadt Bern verkehren viele Trams. Anlässlich meiner heutigen Velofahrt durch den Breitenrain stellte ich fest, dass die Fahrt neben den Tramschienen, die dort bereits lange bestehen, etwas heikel ist. Zwischen Perronkante und Tramschiene beträgt der Abstand 70 cm. Bei Tram Bern West wurde dieser Abstand auf 80 cm erhöht und bei der neuen Tramlinie 10 wird der Abstand gemäss technischem Bericht 90 cm betragen. Heute lernte ich auch, weshalb die Rollstuhlfahrenden trotzdem hinderungsfrei ins Tram einfahren können: Die neuen Trams verfügen über intelligente Türen, dort wird eine Lade bis zur Perronkante hinausgefahren. Ein Abstand von 90 cm von der Tramschiene bis zur Perronkante ist in meinen Augen bequem befahrbar für Velofahrende. Der Gummistreifen, der für den Ausgleich der Erschütterungen eingebaut ist, wird in Haltestellenbereichen bis zur Perronkante eingebaut. Wir werden uns dafür einsetzen, dass Haltestellen auch von Velofahrenden mit Anhänger problemlos befahren werden können, indem sie hinter den Haltestellen durch geleitet werden. Das ist jedoch nicht bei ganz allen Haltestellen möglich.

Die Voten der Tramgegner tönnten in meinen Augen wie ein Katastrophenszenario. Wenn das Tram wirklich realisiert wird, ist die Katastrophe in Köniz da. Vor einigen Jahren wurde über Tram Bern West debattiert und auch dort wurden solche Katastrophenszenarien gemalt. Wenn Sie nun aber die Betroffenen fragen, möchten alle nicht mehr mit einer Buslösung leben müssen.

Christian Roth (SP): Ist das Votum von Thomas Frey wirklich noch Sachpolitik? Das möchte ich hier klar zurückweisen. Bei der Diskussion um TRB geht es nicht um eine Machtdemonstration oder darum, dass irgendwelche Parteien ein Parteiprogramm umsetzen und es geht auch nicht um die Interessen von BERNMOBIL, wo wir meines Wissens nur einen Sitz im Verwaltungsrat haben, der nun zufälligerweise durch die Vorsteherin der Direktion Planung und Verkehr besetzt ist. Ich weise diese Diffamierung klar zurück und ich bin der Meinung, dass es nicht der Art und Weise entspricht, wie wir in der Gemeinde Köniz im Parlament debattieren. Wir versuchen sachlich zu debattieren und vielleicht hie und da einige Spitzen anzubringen. Damit habe ich keine Probleme. Das Votum von Thomas Frey geht jedoch über jeden Anstand hinaus.

Ich möchte einiges Gesagtes klarstellen oder korrigieren: Es wurde erklärt, dass die Realisierung der Tramlinie 10 insgesamt 750 Millionen Franken kosten werde. Da wird in meinen Augen alles was irgendwie mit dem Tram in Verbindung gebracht werden könnte, in die Kostenberechnungen einbezogen. Das ist nicht korrekt. Ob die Mehrwertsteuer eingerechnet wird oder nicht, darüber kann man diskutieren. Die Investition ist gross und wird Köniz 18 Millionen Franken kosten, das ist so. Dafür wird der Gemeinde Köniz jedoch eine gute Lösung geboten. Ich halte der Aussage, dass das Moratorium fallen wird, entgegen: Denken Sie daran, dass erstens die Motion verbindlich beschlossen worden ist und sie ein Ablaufdatum von 15 Jahren hat, darüber ist sich Thomas Frey bewusst. 2025 wird die Frist ablaufen und dann wird politisch entschieden werden müssen, wie es weiter gehen soll. Es ist jedoch nicht so, dass das Moratorium aufgrund des Trams fallen wird.

Ausserdem wurde gewarnt, dass aufgrund der Bauphase für die Realisierung der Tramlinie 10 die Existenz von Unternehmen gefährdet werde. Auch wurde erwähnt, dass Köniz einmal als „Ampliwil“ bezeichnet worden sei. Ich versichere Ihnen: Wird die Tramlinie nicht realisiert, sprechen wir nicht mehr von „Ampliwil“, sondern von „Stauikon“, weil der Verkehr im Stau stecken bleibt und mit Megabussen im 2-Minuten-Takt keine bessere Situation in Köniz hergestellt werden kann. Ich widerspreche auch der Aussage, dass der Ausbau der S6 und der Einsatz von Eilkursen genügen sollen, um der Situation Herr zu werden. Diese These ist aus der Luft gegriffen und unausgewogen: In der ZMB wurde vielseitig und breit eruiert, welche Lösung die beste ist. Man gelangte klar um Ergebnis, dass dies die S-Bahn zusammen mit dem Tram ist. Die S-Bahn für die längeren Distanzen und das Tram für die Feinverteilung. Eine Steuererhöhung wird in der Gemeinde Köniz sicher nicht aufgrund der Realisierung der Tramlinie notwendig werden. Es gibt andere Themen, wie z. B. den Primatwechsel bei der Pensionskasse oder dass der Kanton eine Steuersenkung beschlossen hat. Wenn in der Gemeinde Köniz über die Frage der Finanzierbarkeit gesprochen wird, ist das nicht aufgrund der Realisierung der Tramlinie 10, sondern aufgrund anderer anstehender Aufgaben über die nächsten Jahre. Zum Schluss: Habe ich beim Votum von Christoph Nydegger richtig verstanden, dass vorgesehen wird, die Tramwendeschleufe in den Liebefeld Park zu verlegen? Es kann nicht sein, von Wertvernichtung zu sprechen, aber die Tramwendeschleufe in den Liebefeld Park zu verlegen, wo die Gemeinde Köniz ebenfalls viel Geld investiert hat. Dieses Naherholungsgebiet zu zerstören, kann keine Lösung sein.

Bernhard Bichsel (FDP): Die SVP-Fraktion hat kein Problem mit dem Tram, jedoch mit dem vorliegenden Projekt. Zu Hansueli Pestalozzi, der gesagt hat, wie gut Tram Bern West ist. Das ist so. Wie viele Ehrenrunden hat jedoch das Projekt drehen müssen? Das Projekt hat sich dank der Ablehnung massiv verbessert und Tram Bern West ist heute so gut, weil die erste Variante verworfen worden ist.

Als Freisinniger muss ich eingreifen, wenn von Finanzen und Bauland die Rede ist. Ich habe kein Problem, wenn gebaut wird, die FDP-Fraktion steht per se für Wachstum. Es ist jedoch betriebswirtschaftlich Fakt, dass das Moratorium aufgrund der Finanzlage fallen muss. In der Wirtschaftlichkeitsberechnung kann nachgelesen werden, dass ein Tram, das im 6-Minuten-Takt fährt, betriebswirtschaftlich nie kostendeckend arbeiten wird. Ich zitiere: „Erst die steigende Nachfrage und die geplante Taktverdichtung auf der Linie 10 von 6 auf 5 Minuten führt längerfristig für BERMobil zu einem positiven Ergebnis.“ Wenn wir für die Realisierung der Tramlinie 10 sind, müssen wir – schon aus rein finanztechnischen Gründen – für die Überbauung sein. Sie können nun untereinander austragen, ob Sie das Land einzonen lassen wollen oder nicht. Stimmen wir dem Projekt zu, wird sich der Stau vermutlich vom Zentrum weg in die geplanten Stauräume in der Peripherie verlagern, diese Feststellung ist richtig. Das geschieht mit dem Dosierungstrick und ist nicht per se, weil das Tram eingeführt wird, sondern weil Stauräume an der Grenze von Köniz geschaffen werden.

Jan Remund (Grüne): „Elvis lebt noch“, genauso scheint es mir, wenn ich den Votanten der rechten Seite zuhöre. Die Argumente sind in meinen Augen wenig faktenbasiert und tendieren in Richtung Verschwörungstheorien. Die Fraktion der Grünen lehnt deshalb den Rückweisantrag ab, da die Abstimmungsbotschaft in unseren Augen ausgewogen formuliert ist.

Stephie Staub (SP): Ich habe Mühe mit den Aussagen, dass man keine Gelegenheiten zur Mitsprache gehabt habe und nicht angehört worden sei. Dem ist nicht so. Ich habe an diversen öffentlichen Anlässen zu diesem Thema teilgenommen, so beispielsweise im Gemeindehaus Bläuacker, wo die Gelegenheit bestand, sehr kritische Fragen zu stellen. Viele Personen haben daran teilgenommen. In Schliern haben mehr als 100 Personen an einem solchen Anlass teilgenommen und dort ist man zum Schluss gelangt, das Tram nicht ins Zentrum von Köniz² fahren zu lassen. Es bestanden diverse Möglichkeiten, sich zur Tramlinie 10 einzugeben. Ich war als Quartiervertretung des Buchsee-Landorf-Leistes in der Begleitkommission Tram und nicht als SP-Mitglied. Ich habe sehr oft unbequeme Fragen mitgenommen und diese sind jeweils in einer Pendenzenliste aufgenommen und nach und nach behandelt worden. Auch die Frage nach der Transportkapazität Tram versus Bus ist von mir gestellt worden. Diese Frage wurde mir beantwortet, sogar mit verschiedenen Quadratmeter-Ausnutzungen. Natürlich war auch ich nicht immer einverstanden und befriedigt von den Resultaten, die in der Kommission nach gut demokratischen Verhältnissen entstanden sind. So hätte ich mir z. B. vorgestellt, die Wendeschleufe anstatt in der Sandwürfi beim Bahnhof Köniz platzieren zu lassen, damit ein

² An dieser Stelle wurde bei der Protokollgenehmigung eine Änderung verlangt.

Anschluss zur S-Bahn möglich ist. Diese Variante wurde aufgenommen, ist vorgestellt, erklärt und geplant worden.

Sie wäre jedoch sehr teuer und zudem hätte dafür Land enteignet und die Hauptachse zweimal gekreuzt werden müssen. Anhand dieser Details und der gemachten Planung war für die Kommission klar, dass diese Variante nicht möglich ist. Es ist sehr viel diskutiert und verhandelt worden. Ich hatte in dieser Kommission stets ein sehr gutes Gefühl, obwohl ich sehr kritisch war und nie das Gefühl, dass etwas verwässert oder nicht gesagt worden sei.

Hugo Staub (SP): Ich halte zu vier Punkten Folgendes fest: Mich bewegt anlässlich dieser Debatte, auf welcher Flughöhe wir argumentieren müssen, wenn wir der Stimmbevölkerung von Köniz erklären wollen, dass das Projekt gut ist. Für mich ist erstens ein relativ einfacher und einleuchtender Grund, dass die Buslinie 10 eine absolute Erfolgslinie für den öV ist. Das belegen die Wachstumsraten bei den Passagierzahlen. Mit der Durchmesserlinie von Schliern nach Ostermundigen wird uns in Köniz gesichert, dass wir von Schliern umsteigefrei zum Hauptbahnhof Bern gelangen und bis in den Raum Zytglogge. Das ist eine extrem hohe Qualität und sichert den Erfolg dieser Linie. Die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb auf dieser Erfolgslinie ist der Weg, wie die Vorteile in die Zukunft getragen werden können, wenn die Passagierzahlen weiter zunehmen. Ich hätte Mühe, der Bevölkerung von Schliern erklären zu müssen, dass sie zuerst mit dem Bus nach Köniz fahren und erst dort auf das Tram nach Bern umsteigen können. Ich hätte auch Mühe damit, wenn die Stimmbevölkerung TRB ablehnen würde, dass der Bus in Zukunft in Bern wenden und wenn ich, um in den Raum Zytglogge zu gelangen, entweder durch den Regen gehen oder umsteigen müsste. Deshalb ist diese Investition für mich absolut plausibel und das interessiert mich und – so hoffe ich auch die Betroffenen – mehr als Dinge, die bei einer nächsten tieferen Flughöhe noch grundsätzlich bemängelt werden können. Zweitens wurde von Bernhard Bichsel festgehalten, dass Tram Bern West eine Extrarunde habe drehen müssen und dadurch besser geworden sei. Daraus den Schluss zu ziehen, dass TRB mit einer Extrarunde besser bedient sei, ist in meinen Augen eine ziemlich schräge Geschichte. Es wurde genügend dargelegt, dass aus Tram Bern West gelernt wurde und dass TRB aufgrund dessen ohne Zusatzrunde gut genug ist. Es liegen genügend Facts auf dem Tisch und eine Extrarunde ist nicht notwendig.

Drittens zur Wertvernichtung: Wenn man von Schliern bis in die Rütli Tram fährt, kommt man unweigerlich an unterschiedlichen Strassenabschnitten vorbei, die einen sind neueren, andere etwas älteren Datums. Ein Tram wird von A nach B realisiert und nicht einmal hier oder dort 500 Meter, weil sowieso Leitungen saniert werden müssen. Wenn eine Tramlinie realisiert wird, ist Wertvernichtung unvermeidlich. Hier in Köniz wird dieses Thema besonders, im Zentrum gewichtet, weil Werte vorhanden sind, die erst vor kurzer Zeit getätigt wurden. In Ostermundigen besteht die umgekehrte Situation und in 50 Jahren wäre die Sachlage in der Gemeinde Köniz wiederum anders und eine Tramrealisierung würde keine Wertvernichtung mit sich bringen. Das muss aus dem Gesamtprojekt heraus betrachtet werden. Der Nachteil ist vorhanden und ist in der Berechnung der Kosten enthalten. Anders können jedoch keine zusammenhängenden Systeme realisiert werden.

Zur befürchteten Verunstaltung des Zentrums von Köniz aufgrund der hohen Perronkanten: Diese Problem besteht effektiv, ist jedoch eines, das früher oder später – mindestens teilweise – auch mit einer Buslösung kommen kann und ist auf nachvollziehbare Erwartungen zurückzuführen, die im Behindertengleichstellungsgesetz verankert sind. Mobilitätsbehinderten Personen sollen der Einstieg in die Fahrzeuge und die Benützung des öV einfacher gemacht werden. Die Realisierung der Tramlinie 10 schiebt nun den Handlungszeitpunkt nach vorne. Früher oder später würde diese Schwierigkeit auch mit den Bussen bestehen und Lösungen müssten gefunden werden. Man hat nun nicht mehr die absoluten Maximalforderungen der Interessenvertretungen auf dem Tisch, sondern man konnte einen Weg zusammen gehen, der zu Kompromissen führte, die zu wesentlichen Verbesserungen gegenüber den ursprünglichen Forderungen geführt haben.

Aus meinem Votum ist unschwer zu erkennen, dass ich der Realisierung TRB mit grosser Überzeugung zustimmen werde und hoffe, dass die Mehrheit dies auch tun wird.

Christoph Salzmann (SP): Zu Bernhard Bichsel: Ich erlebe ihn als sachlich und rhetorisch sehr brillant. Das macht ein Kontern oft nicht einfach.

Bereits am Runden Tisch habe ich Bernhard Bichsel darauf angesprochen, wo er aus den Wirtschaftlichkeitsgutachten entnommen hat, dass in Schliern gebaut werden müsse.

Er hat heute zitiert. Es ist jedoch nichts darüber enthalten, dass in Schliern gebaut werden muss, sondern festgehalten, dass wahrscheinlich ab 2030 der 5-Minuten-Takt notwendig ist, da mit einer inneren Verdichtung eine verstärkte Mobilitätsnachfrage herrschen wird, dass aufgrund der demografischen Verschiebung Richtung Alter und aufgrund von vermehrten Freizeitbedürfnissen die Mobilitätsbedürfnisse eh steigen werden und somit mit einem 5-Minuten-Takt gerechnet werden darf und muss. Mit dem 5-Minuten-Takt wird das Zentrum von Köniz jedoch noch nicht kollabieren.

Die Staubildung muss – so oder so – an die Peripherie geführt werden, das wird kommen ob mit oder ohne Tram. Wenn die Busse nun im 2- oder 3-Minuten-Takt fahren, ist keine Zeit mehr, dass sich das Zentrum leeren kann. Also wird die Staubildung vermutlich an der Peripherie grösser werden als wenn man über ein Gefährt verfügt, in welchem mehr Passagiere Platz haben und dieses deshalb weniger fleissig fahren muss.

Bernhard Lauper (SVP): Ich bin froh um den Hinweis, dass wenigstens zugestanden wird, dass Raum bestand für kritische Äusserungen. Diese Gelegenheit haben wir auch benötigt und deshalb bin ich erstaunt, dass nicht einmal die negativen Punkte der Anfrage der CVP/EVP/GLP-Fraktion den Weg in die Abstimmungsbotschaft oder hier in die Vorlage gefunden haben. Deshalb gleicht die Abstimmungsbotschaft in unseren Augen eher einem Wunschbüchlein für eine Hochzeit als einer transparenten Darstellung des Tramprojekts. Aus finanzpolitischer Hinsicht wird über kritische Punkte hinweggeschaut oder sie werden ganz ausgeblendet. Die effektiven Baukosten werden sicher höher ausfallen als hier dargestellt mit 495 Millionen Franken. Schon nur der Umstand, dass sich ab 2008 die Kosten für das Projekt verdoppelten. Durch die separate Finanzierung von Eiger- und Viktoriaplatz gelangte man endlich zum gewünschten Wert unter 500 Millionen Franken. Dass dabei die Mehrwertsteuer vergessen ging, zeugt ebenfalls nicht von professioneller und seriöser Kalkulationsarbeit. Weiter kann aufgrund folgender Beispiele davon ausgegangen werden, dass „der Trambau zu Köniz“ deutlich mehr kosten wird als 18 Millionen Franken: Gemäss der Aussage der Abteilung Verkehr ist mit den offensichtlich günstigsten Varianten gerechnet worden. Allein die Umleitung beim Schloss Köniz wird Mehrkosten von rund 2 Millionen Franken auslösen. Weitere solche unvorhersehbaren Kosten werden sicher nicht auf sich warten lassen und während der Bauphase auftauchen. Dies vor allem auch, weil viel auf dem Strassennetz realisiert werden muss und nicht auf einem Eigentrassee. Die generelle Kostengenauigkeit von ± 10 Prozent ist ein weiteres Risiko von 2 Millionen Franken, die wir Könizer würden tragen müssen. Allgemein ist bekannt, dass öffentliche Bauvorhaben eher mehr als weniger kosten. Das viel gelobte Beispiel Tram Bern West ist höchstwahrscheinlich die Ausnahme, die die Regel bestätigt, benötigte dafür jedoch drei Anläufe.

Das Kosten-/Nutzenverhältnis wird mit keinem Wort erwähnt. Im uns vorliegenden Antrag des Gemeinderats ist nirgends eine Renditeberechnung enthalten. Um über einen Kredit dieser Grössenordnung befinden zu können, ist jedoch eine Investitionsrechnung unabdingbar. Nur so können wir wissen, wie wir für die Kosten, für Zinsen und Abschreibungen aufkommen. Die dargestellten Folgekosten sind deutlich zu tief ausgewiesen. Neben den ausgewiesenen gut 450'000 Franken Zinsen und Abschreibungen jährlich wird verschwiegen, dass die FILAG-Belastung mit dem Trambetrieb im Vergleich zu heute um 3 Millionen auf insgesamt 9 Millionen Franken pro Jahr ansteigen wird, was einem halben Steuerzehntel entspricht. Ob das finanziell verträglich ist, müssen wir heute Abend schon betrachten. Die direkten finanziellen Konsequenzen für die Gemeinde Köniz werden ausgeblendet. Das Tramprojekt von Köniz wird mit Sicherheit eine Steuererhöhung mit sich bringen. Wir erwarten den Primatwechsel der Pensionskasse des Gemeindepersonals, der uns 18 Millionen Franken kosten wird, den Kauf des Gemeindehauses Bläuacker für 15 Millionen Franken, Investitionen in Siedlungsprojekte wie Ried-Niederwangen oder Klein-Wabern, die beschlossen sind. Und dazu noch der Anteil der Gemeinde Köniz an TRB. Nur über diesen Anteil von 27 Millionen Franken haben wir die Wahl, ob wir diesen ausgeben wollen oder nicht, die anderen sind fix. Das ergibt in den nächsten Jahren total 70 Millionen Franken ausserordentliche Investitionen, die ausgegeben werden sollen und entspricht dem Sieben- bis Zehnfachen des jährlichen ordentlichen Investitionsbudgets. Keines der erwähnten Vorhaben ist im Finanzplan enthalten und somit auch nicht auf dem Finanzradar der Gemeinde Köniz sichtbar. Der Fremdkapitalbestand beträgt zurzeit mehr als 180 Millionen Franken und wird unkontrolliert weiter wachsen. Der Schuldenabbau wird weiterhin als nicht erledigte Pendezenz geführt werden. Der Steuerfuss der Gemeinde Köniz wird durch die Realisierung der Tramlinie 10 angehoben werden müssen. Dass dies der Bevölkerung nicht dargelegt wird, ist aus unserer Sicht fahrlässig und verantwortungslos. Weiter ist Tatsache, dass wir Könizer auch dem Kanton und dem Bund Steuern bezahlen. Das Argument, die Kosten betreffen uns nicht, die anderen bezahlen, ist falsch, undemokratisch und unsolidarisch.

Durch den Bau der Tramlinie 10 nach Schliern steigt der Siedlungsdruck in diesem Ortsteil an und nicht umgekehrt. Vergleicht man die Grössenordnung mit dem Ast nach Klein-Wabern, wo in den nächsten Jahren rund 600 Wohnungen entstehen werden, müsste in Schliern ein Mehrfaches an Wohnraum realisiert werden, um die Erstellung und den Betrieb der Tramlinie zu rechtfertigen. Ist das die beabsichtigte Siedlungsstrategie? Wenn ja, sind die Karten auf den Tisch zu legen und in der Ortsplanung zu erfassen. Im Zeitalter des gemeinnützigen Wohnungsbaus sind die Konsequenzen des Trambaus deshalb auch: Wir verzichten auf Einnahmen aus Landverkäufen und Baurechtsverträgen, wir verzichten auf Steuersubstrat, weil nicht steuerkräftige Personen in die Gemeinde ziehen werden und die Investitionskosten für Infrastrukturen wie Schulanlagen werden massiv ansteigen.

Um die Gemeinde Köniz nicht ins finanzielle Abseits zu manövrieren und eine drohende Steuererhöhung abzuwenden, ist der Kreditantrag zur Realisierung der Tramlinie 10 nach Köniz - Schliern abzulehnen. Die Botschaft für die eventuelle Volksabstimmung ist anzupassen. Generell müssten kritische Punkte, insbesondere die finanziellen Konsequenzen, enthalten sein. Als Kontrapunkt sind zusätzlich in der Abstimmungsbotschaft zwingend zu erfassen: 1. Mit der Realisierung der Tramlinie 10 nach Köniz ist eine Steuererhöhung unumgänglich. 2. Die künftige finanzielle Entwicklung der Gemeinde Köniz ist schwierig und lässt deshalb keine unwirtschaftlichen und unnötigen Grossprojekte zu. 3. Weil es bis zum Baustart lange dauern und die Bauzeit 5 Jahre betragen wird, Projektunklarheiten und Kalkulationsungenauigkeiten bestehen, ist mit wesentlich mehr als den ausgewiesenen 10 Prozent Mehrkosten zu rechnen. 4. Durch die grössere FILAG-Belastung um 3 Millionen Franken pro Jahr werden die Betriebskosten des Trams weit höher sein als dargestellt.

Bernhard Bichsel (FDP): Zuerst danke ich Christoph Salzmann für sein Kompliment und ich bemühe mich, seine Frage zu beantworten: Das von mir Zitierte ist auf Seite 4 der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu TRB zu finden. Christoph Salzmann hat Recht mit der Aussage, dass nicht schwarz auf weiss steht, dass in Schliern eingezont werden muss. Es ist jedoch enthalten, dass ein 5-Minuten-Takt notwendig ist, damit die betriebswirtschaftliche Rentabilität erreicht werden kann und da besteht für mich ein offensichtlicher Zusammenhang. Wenn neben einem leeren grünen Feld eine öV-Verbindung im 5-Minuten-Takt verkehrt, ist der Siedlungsdruck auf diese Fläche enorm hoch. Das gilt im Übrigen auch bei S-Bahn-Stationen und ist im Kanton Freiburg ersichtlich: Mit dem Bau von S-Bahn-Stationen sind Siedlungen richtiggehend aus dem Boden geschossen. Auch im Kanton Zürich ist solches festzustellen. Aus meiner Sicht ist es auch sinnvoll, an bereits bestens erschlossenen Lagen Siedlungsbau zu betreiben. Hier hat das Tram den klaren Komfortvorteil. Dieser ist unbestritten.

Für mich ist klar, dass BERNMOBIL die höhere Taktfrequenz benötigt, d. h. der Druck auf uns Politisierende wird hoch sein, die Einzonung zu realisieren. Natürlich können wir die Einzonung verwerfen, finanziell gesehen ist es jedoch eigentlich unsinnig, ein Tram nach Schliern zu realisieren, das betriebswirtschaftlich in den roten Zahlen fahren wird. Der 5-Minuten-Takt berechnet sich nicht nur auf die Endhaltestelle. Wenn im inneren Raum eine höhere Verdichtung besteht, kann ein höherer Takt durchaus gerechtfertigt sein, auch wenn die Linie nach Köniz nicht realisiert wird. Weil jedoch durch Köniz nur eine Tramlinie betrieben wird und nicht wie in Bern West zwei Linien durch den stark besiedelten Teil parallel fahren und der höhere Takt auf der ganzen Achse bestehen wird, ist logisch, dass sich der Siedlungsdruck entlang der ganzen Tramlinie 10 auswirken wird. Das ist nicht per se negativ, aber Fakt.

Als Fraktionssprecher habe ich es unterlassen, die Haltung der FDP-Fraktion zu den Änderungsanträgen bekanntzugeben. Den Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion können wir inhaltlich sehr gut verstehen, wir werden ihn jedoch ablehnen, da wir der Meinung sind, dass wir unsere Argumente im Pro- und Kontrasteil der Abstimmungsbotschaft einbringen. Für uns ist die Abstimmungsbotschaft symptomatisch für den einseitigen Ablauf des ganzen Projekts. Wir wollen, dass nun die Stimmbevölkerung darüber abstimmen kann. Den anderen Anträgen der Grünen und jenen der CVP/EVP/GLP-Fraktion werden wir zustimmen.

Heinz Nacht (SVP): Das Leben ist ein Kampf. Heute Morgen habe ich mich freiwillig mit meinem Velo auf 2'800 Meter begeben. Wenn ich trainiere, bewältige ich solches besser als ohne Training. Der Kampf von Italien zurück, um rechtzeitig an der Parlamentssitzung teilnehmen zu können, ist ebenfalls ein Kampf durch den Verkehr und das kann ich nur teilweise beeinflussen. Die zurzeit laufende Debatte ist ebenfalls ein Kampf, aber dieser, so nehme ich es und die SVP-Fraktion wahr, wird mit extrem ungleich langen Spiessen ausgeführt. Oft wurde die nur positive Abstimmungsbotschaft bereits erwähnt. Anlässlich der GPK verbrachte ich viele Stunden damit, jenste Argumente anzubringen, die in die Abstimmungsbotschaft einzubringen sind. Sämtliche Bemühungen waren jedoch vergebens.

Weiter bin ich von BERNMOBIL extrem enttäuscht. Wenn man darüber diskutieren will, ob die Linien Bern und Ostermundigen zu Testzwecken getrennt werden könnten, um herauszufinden, wo sich die Buspakete wirklich bilden, wird gesagt, das geht nicht. Weiter wurde viel von Innovation gesprochen. Ich selber bin nicht wirklich Fan von Zürich. Ich rate jedoch den Befürwortern, sich in Zürich zu informieren, wo für doppelt so viel Geld wie man hier auszugeben beabsichtigt, ein unterirdischer Bahnhof realisiert wird, wo die Züge unter allem Verkehr durch fahren können. Würde solches bei uns angedacht, z. B. den Wylerbahnhof und den Güterbahnhof unterirdisch zu verbinden; das wäre Innovation und nicht einfach der Ersatz eines Pneufahrzeugs durch ein Schienenfahrzeug.

Ich reise relativ viel durch die Welt und erfreue mich jeweils am öV. Es gibt viele öV-Fahrzeuge, die vor- und rückwärts fahren können. Wäre das bei BERNMOBIL möglich, müssten keine so grossen Wendeschlaufen realisiert werden, wie zurzeit im Siloah bei Gümligen.

Ich hätte den Auftrag von meiner Fraktion gehabt, hier sämtliche Kontrapunkte aufzuführen, weil dies offenbar unsere einzige Möglichkeit ist, auf die negativen Seiten des Geschäfts aufmerksam zu machen. Offenbar ist sonst alles in Ordnung und alles wird schöngeredet. Die Kontrapunkte sind nun gesagt worden und liegen der Parlamentssekretärin schriftlich vor. Zumindest diese sollen in der Abstimmungsbotschaft aufgeführt sein. Ich bitte die Anwesenden aus der Bevölkerung, die Abstimmungsbotschaft gut zu lesen und den Befürwortern nicht alles zu glauben.

Hugo Staub (SP): Zu Bernhard Lauper: Es wurde kritisiert, dass die Abstimmungsbotschaft Unwahrheiten und einseitige Darstellungen enthält. Wer nun jedoch hier vom Gemeinderat verlangt, in der Abstimmungsbotschaft sei festzuhalten, dass TRB zwingend zu einer Steuererhöhung führen wird, dem kann es definitiv nicht um den Wahrheitsgehalt gehen.

Hansueli Pestalozzi (SVP³): Wiederum wurden finanzielle Katastrophenszenarien an die Wand gemalt. Ich sehe die ganze Geschichte etwas einfacher: Wir müssen 10 Prozent an die Kosten bezahlen und erhalten dafür 100 Prozent Tram. Billiger werden wir nie mehr zu einer solchen Infrastruktur gelangen. Das ist sozusagen geschenkt und ich verstehe nicht, dass hier von Steuererhöhung die Rede ist. Die anderen 90 Prozent werden auch vom Bürger bezahlt, wurde erklärt. Aber: Der Bund und der Kanton – beide bürgerlich geprägte Gremien – sind der Meinung, dass in Köniz, Bern und Ostermundigen der Steuerfranken am besten investiert ist und deshalb wird TRB unterstützt. Nehmen wir dieses Geschenk nicht an, wird der Bund das zweit- und drittbeste Projekt an die Hand nehmen, wo der Steuerfranken dann vielleicht etwas weniger gut investiert ist. Wir haben es nun in der Hand, dieses Geschenk anzunehmen.

Zu Bernhard Bichsel: Die Betriebswirtschaftlichkeit ist Sache von BERNMOBIL und wenn sie der Meinung sind, dass es betriebswirtschaftlich nicht aufgeht, gehe ich davon aus, wäre das Projekt abgebrochen worden. Bei einer öV-Linie ist Tatsache, dass am Anfang und am Ende der Linie stets nur wenige Passagiere mitfahren, das liegt in der Natur der Sache. Sie müssen jedoch bedenken, dass im Raum Liebefeld Tausende neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Erklären Sie mir, wie diese alle mit dem Bus transportiert werden sollen.

Zu den Wendeschlaufen: Die Wendeschlaufen sind äusserst kulturlandschonend, sehr platzsparend geplant. Auf jeden Fall gilt dies für die Linie 10. Viel Platz und viel Kulturland wird jedoch in Klein-Wabern für die Wendeschlaufen der Traminie 9 benötigt. Darüber habe ich jedoch noch kein kritisches Wort gehört. Darauf komme ich im nächsten Traktandum zurück.

Gemeindepräsident Ueli Studer (SVP): Zuerst danke ich der GPK ganz herzlich für die zweimalige Prüfung des Geschäfts, die intensiv und sachlich vorgenommen wurde. Ich danke auch dem Könizer Parlament für die aus meiner Sicht doch mehrheitlich mit Anstand geführte Diskussion. Andernorts war dem gemäss Zeitungsberichten nicht so.

Dass Sie heute Abend das Geschäft mit positiven, aber auch mit kritischen Voten und Augen betrachten, ist selbstverständlich und Ihre Aufgabe. Es ist in der Verantwortung des Parlaments, ein solch grosses und wichtiges Geschäft zu prüfen und zu hinterfragen. Es aber auch Aufgabe des Gemeinderats, Ihnen ein Geschäft vorzulegen, von dem er überzeugt ist, dass es das richtige und finanzierbar ist. Ich hörte dazu Voten, bei welchen ich mich frage, wo die Zahlen alle hergenommen werden. Es wäre tatsächlich falsch, wenn der Gemeinderat in der Botschaft nicht aufgeführt hätte, man müsste aufgrund der Realisierung der Traminie die Steuern erhöhen. Dem ist aber nicht so, so weit sind wir noch lange nicht. Die Diskussion über eine allfällige Steuererhöhung ist noch nicht geführt. Darüber hat sich weder der Gemeinderat noch

³ An dieser Stelle wurde bei der Protokollgenehmigung eine Änderung verlangt.

die Finanzkommission unterhalten. Wenn solches nun in den Raum gestellt wird, spielt man mit der Bevölkerung und implementiert etwas, das unter Umständen eintreffen könnte.

Vor allem werden diese Szenarien auf ein Projekt fokussiert, es bestehen noch andere, kostenintensivere Projekte. Der Gemeinderat würde dem Parlament nie ein Geschäft vorlegen, das er als nicht mehrheitsfähig betrachtet. Er betrachtet die beiden beantragten Kredite zu den Tramlinien 10 und 9 als mehrheitsfähig. Der Gemeinderat ist der Meinung, dass es richtig und wichtig ist, dass die Kredite der Stimmbevölkerung vorgelegt und nicht heute Abend im Parlament an der Bevölkerung vorbei abgelehnt werden sollen. Das betone ich hier.

Die Stimmbevölkerung soll über die beiden Projekte abstimmen können, das ist wichtig und das Ja des Parlaments heute Abend ist die Voraussetzung dafür. Weder das Parlament noch der Gemeinderat können sämtliche Weisheiten für sich allein pachten. Es geht darum, der Stimmbevölkerung eine ausgewogene Abstimmungsbotschaft vorzulegen. Und dies in einer neutralen Form. Die heute Abend zum Teil kritisierte Abstimmungsbotschaft – das sage ich als Gemeindepräsident, der an dieser mitgearbeitet hat – ist neutral. Stellen Sie sich vor, was Sie dem Gemeinderat sagen würden, wenn in der Abstimmungsbotschaft enthalten wäre, was alles nicht gut ist. Uns wäre erklärt worden, dass sich der Gemeinderat nicht einig ist und er soll doch die Sache nochmals überarbeiten. Die Abstimmungsbotschaft ist sehr neutral ausgearbeitet worden, dafür stehe ich ein.

In der Abstimmungsbotschaft ist viel enthalten und Sie haben heute noch mehr hineingepackt. Das ist für die Stimmbevölkerung wichtig, denn mit der Abstimmungsbotschaft kann sie sich ein Bild machen. Die Abstimmungsbotschaft wird parteipolitisch sicher noch ausgeschlachtet.

Einige Punkte möchte ich erwähnen. TRB ist das Produkt einer vorbildlichen regionalen Zusammenarbeit. Es stärkt den Wirtschaftsraum Bern, der gestärkt werden muss und stärkt auch die Agglomeration als Ganzes. Überzeugt davon, dass für die Stärkung der Wirtschaftsregion Bern ein grosser Beitrag in die Agglomerationsverkehrspolitik zu leisten ist, war auch das Bundesparlament. Der Grossrat folgte dieser Überzeugung und er hat das über alle Fraktionen hinweg gesehen, jedoch kritisiert und kritisch geprüft. Er kam aber auch zum Schluss: Wenn der Wirtschaftsstandort Bern gefördert werden soll, muss ja zu diesem Projekt gesagt werden. Das ist passiert.

Ich hoffe, dass Sie das auch so sehen, denn auch die Gemeinde Köniz ist ein Teil der Wirtschaftsregion Bern. Wenn Sie sich in Wirtschaftskreisen der Gemeinde umhören, nehmen Sie wahr, dass diese dankbar um die Tramlinie wären, vor allem in den städtischen Gebieten der Gemeinde. Die Arbeitgebenden wären froh darum, wenn ihre Angestellten mit einem verlässlichen und pünktlichen öV an ihre Arbeitsplätze gelangen würden. Das ist ein sehr wichtiger Punkt.

Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb wird zum grössten Teil durch zweckgebundene Mittel des Bundes und den Kanton finanziert. Wenn Sie nun den beantragten Kredit ablehnen und der Stimmbevölkerung ebenfalls sagen, sie soll den Kredit ablehnen, müssen Sie – weil die Bevölkerung Steuerzahler auch von Bund und Kanton ist – auch sagen, dass von den bereits bezahlten Steuergeldern nichts zurückkommt. Diese Mittel werden – wenn sie hier nicht angenommen werden – in anderen Regionen der Schweiz, ich erwähne Luzern, Basel, Zürich oder Lausanne, mit offenen Händen angenommen. Die Mittel des Bundes sind zweckgebunden und werden in andere Städte oder Regionen fliessen, wenn wir das Projekt ablehnen.

Ich sehe keine Alternative zur Realisierung der Tramlinie 10, wo der Bund oder der Kanton auch nur annähernd so grosse Unterstützung bieten werden. Es gibt kein Worst-Case-Szenario. Ich bin nur Gemeindepräsident der Gemeinde Köniz. Hinter dem Projekt stehen jedoch viele Fachleute, die dieses auf allfällige Alternativen hin geprüft haben und ebenfalls keine andere Lösung sehen, auch weil ein solches Projekt nicht allein finanzierbar ist.

Bei allem Respekt vor den kritischen Stimmen, die heute und auch im Vorfeld zu hören waren: Bei mir persönlich ist niemand erschienen und eine bessere, tragfähigere oder mehrheitsfähigere Lösung vorgeschlagen. Ich habe heute wiederholt gehört, dass man kein Tramgegner, aber gegen das Projekt ist. Eine Alternativlösung zum vorliegenden Projekt habe ich nicht erhalten. Ich muss hier festhalten, dass mir hier etwas der Glaube fehlt. Man kann sich über Kapazitäten streiten, über technische Merkblätter diskutieren oder über sachliche Argumente. Das akzeptiere ich alles, eine alternative Lösung wurde aber nie vorgeschlagen.

Bei all den getätigten Äusserungen heute Abend frage ich mich: Wer will die Verantwortung übernehmen, wenn der Kredit bereits heute abgelehnt wird und der Stimmbevölkerung nicht vorgelegt werden kann? Wer will die Verantwortung übernehmen, wenn wir dereinst keine gute öV-Lösung mehr anbieten können? Wir leben jedoch in einer Demokratie und in dieser laufen viele verschiedene Spiele.

Eines möchte ich noch zu bedenken geben: Lehnen Sie sich zurück und denken Sie an die nächste Generation. Ich habe das Gefühl, dass in 20 oder 30 Jahren die nächste junge Generation sich fragen wird, weshalb die Tramlinie damals nicht realisiert worden ist. Ich bin mit mir selber ins Gericht gegangen und habe mir diese Überlegungen gemacht. Ich will die Verantwortung nicht übernehmen, wenn ich – was ich hoffe – in 20 Jahren noch lebe, sagen zu müssen, hätten wir die Tramlinie damals nur realisiert.

Anfänglich stand ich diesem Projekt sehr, sehr kritisch gegenüber. Den Begriff Machtdemonstration habe ich in den Mund genommen. Meine kritische Haltung hat die Arbeit im Gemeinderat nicht nur erleichtert, nein sogar erschwert. Dazu stehe ich. Ich stehe heute aber auch dazu, Ihnen zu sagen, dass mich gerade die Arbeit für die Ortsplanungsrevision, die nun in Vernehmlassung ist, die Arbeit für TRB, die im Gemeinderat geführte intensive Auseinandersetzung zur Überzeugung brachte, voll und ganz hinter TRB zu stehen. Ich bitte Sie, das Herz in beide Hände zu nehmen und sich zu überlegen, ob es nicht doch gut wäre, dass dieses Projekt zusammen realisiert werden kann.

Zu Bernhard Bichsel: Er hat die Betriebswirtschaftlichkeit des öV erwähnt. Tatsächlich existiert keine öV-Linie, die betriebswirtschaftlich arbeitet, das ist im öV fast nirgends so. Es kann jedoch festgehalten werden, dass das 2,6-fache wieder in die Volkswirtschaft zurückfliesst, und dies auch von der Realisierung der Tramlinie 10.

Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP): Zuerst möchte ich ein Missverständnis aufklären: GPK-Referent Mathias Rickli sagte, dass der Gemeinderat der Volksabstimmungsbotschaft keinen Plan beilegen lassen wollte. Dem wäre nicht so. Der Gemeinderat hat beschlossen, wie von der GPK gewünscht, der Abstimmungsbotschaft einen Plan beizulegen. Das wurde bei anderen Geschäften –wie z. B. im Ried-Niederwangen – so gemacht.

Aus meiner Sicht gibt es viele Gründe, für TRB zu sein. Ich gehe auf drei ein, die mir wichtig sind:

Der erste Grund ist, dass mit TRB unsere Grünräume erhalten können.

Der zweite Grund ist, dass das Projekt finanziell gesichert und durch professionelle Personen erstellt worden ist.

Der dritte Grund ist, dass es sich um eine weitsichtige Verkehrslösung handelt, die zu unserer fortschrittlichen Gemeinde Köniz passt, auf welche wir alle stolz sind.

Der erste Grund, die Grünräume: In der Ortsplanungsrevision steht die Strategie der Entwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen im Vordergrund. Die Entwicklung nach innen wird auch die steigende Nachfrage generieren, die nun als AngstszENARIO überbautes Bannholz geschildert worden ist. Die Entwicklung nach innen ist ein Auftrag des Parlaments, der mit der Motion 0812 „Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem aktuellen Stand“ gestellt worden ist. Diese Motion soll in die laufende Ortsplanungsrevision Eingang nehmen. Sie haben dem Gemeinderat erklärt, dass die grünen Lungen erhalten bleiben sollen und das Kulturland geschützt werden soll. Genau für diese Strategie hat die Gemeinde Köniz den Wakkerpreis 2012 erhalten. Ein ganz wichtiger Punkt in der laufenden Ortsplanungsrevision ist das Bannholz, wo man nun den Siedlungsdruck kommen sieht. Das ist weder in der Nutzungsplanung noch in der Vorstufe in der Richtplanung. So schnell kann dieses Gebiet nicht eingezont werden und dazu ist jeweils eine Volksabstimmung notwendig.

Der Gemeinderat war der Meinung, dass über die Strategie nach innen im Parlament und in der Bevölkerung ein breiter Konsens vorhanden ist. Wir wissen aber auch, dass im Liebefeld und in Köniz ein grosses Potenzial für genau diese Entwicklung vorhanden ist. Diese Entwicklung beginnt nicht erst jetzt, sondern sie läuft schon. Die Bauten für die Bundesarbeitsplätze sind kurz vor der Fertigstellung, auf dem Carba-Areal werden Arbeitsplätze geschaffen. 2015 werden in der Gemeinde Köniz 1'100 Arbeitsplätze mehr vorhanden sein. Die Entwicklung läuft, egal ob der Kredit für die Tramlinie 10 heute angenommen wird oder nicht. Was heisst das, wenn wir die Entwicklung nach innen wollen? Damit werden mehr Personen am gleichen Ort leben, die mehr Verkehrsbewegungen im verdichteten Raum auslösen werden. Bestehende Verkehrsachsen wie die Könizstrasse und die Schwarzenburgstrasse müssen diesen Mehrverkehr bewältigen. Die Verkehrsfläche kann jedoch nicht vergrössert werden, weil sie sich mitten im Siedlungsraum befindet. Wir haben keinen Platz dafür. Eine Umfahrungsstrasse – da sind Sie sicher alle meiner Meinung – würde auch Kulturland vernichten und eine Tunnellösung können wir uns nicht leisten. Ziel ist, die im verdichteten Raum lebenden Leute mit dem öV zu bewegen und diesen auf den bestehenden Achsen abzuwickeln, damit für alle, die ein Auto benötigen, dieses auch brauchen können und auf den Strassen nicht dauernd im Stau stehen müssen. Stellen Sie sich 170 Passagiere eines Trams vor, die alle in ihren Privatautos unterwegs sind. Das ergäbe eine Kolonne von 1 Kilometern.

Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb stellt im Zusammenspiel mit der Siedlungsentwicklung nach innen und dem Ausbau der S6 zum Viertelstundentakt, die Kapazitäten langfristig bereit. Aus meiner Sicht wird nicht Grünraum vernichtet, sondern mit der Entwicklung nach innen können die Grünräume und das Kulturland erhalten bleiben. Wichtig ist, dass für die zusätzliche Bevölkerung ein guter öV bereitgestellt werden kann.

Der zweite Grund, die Finanzierung: Das Projekt ist finanziell gesichert. Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb wird zu drei Viertel von Bund und Kanton finanziert. Unsere Tramlinie 10 hat in schweizweiter Konkurrenz oben aus geschwungen und ist als A-Projekt – als dringliches Projekt – anerkannt worden, sowohl vom Bundesrat als auch vom Bundesparlament. Der Einsatz von Megabussen würde die Kapazitätsfrage kurzfristig entspannen, das bestätigte Professor Weidmann in seinem Bericht. Man muss aber klar sehen, dass bauliche Anpassungen notwendig sind, auch diese Haltestellen müssen behindertengerecht sein. Wer finanziert dies? Die Tramlinie wurde von Profis entwickelt, d. h. von denselben, die Tram Bern West entwickelt haben, dasselbe Ingenieurbüro, derselbe Kanton, dieselbe BERNMOBIL sind federführend. Sie alle verfügen über grosse Erfahrung, die nun in TRB eingeflossen ist. Alle diese Berechnungen, werden nun hinterfragt. Will jemand behaupten, dass diese bei Tram Bern West nicht aufgegangen sind? Die Berechnungen stimmen. BERNMOBIL hat Erfahrung mit 100 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Denkt wirklich jemand, dass sie nicht wissen, wie viele Fahrgäste pro m2 im Tram Platz findet? Tram Bern West ist eine klare Erfolgsgeschichte: Erstens konnten die Kosten bei der Realisierung eingehalten werden. Zweitens steigen mehr Leute auf den öV um. Drittens ist ersichtlich, dass der MIV zurückgeht. Genau das, was wir uns hier für Köniz wünschen. Wird die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb abgelehnt, muss man sich über Folgendes bewusst sein: Für den Stand an Planung zu erhalten, auf dem wir uns nun befinden, waren 9 Jahre notwendig. Die Erarbeitung des Vorprojekts, das mehrheitlich durch den Kanton finanziert worden ist, kostete 9 Millionen Franken. Das nun vorliegende Bauprojekt kostete 22 Millionen Franken und wurde durch den Kanton vorfinanziert. Das heisst 9 Jahre und 30 Millionen Franken. Sind Sie der Meinung, dass wir so schnell zu einem zweiten Projekt kommen, für welches eine solch lange Entwicklung notwendig ist? Auch die Lösung mit Megabussen wird nicht heute oder morgen schon vorhanden sein, sondern auch dafür werden einige Jahre notwendig sein. Und wir brauchen jemanden, der uns die Mittel dafür gibt. Wenn wir uns so weiterentwickeln wollen, wie die Entwicklung schon läuft, muss in den öV investiert werden. Wollen wir aber ein anderes Projekt, müssen wir uns fragen, ob Bund oder Kanton der Gemeinde Köniz erneut drei Viertel der Megabusse finanzieren werden, wenn wir das vorliegende innovative und gute Projekt ablehnen? Sind Sie sicher, dass all die Kosten für die Anpassungen von Haltestellen von jemandem übernommen werden? Wer finanziert die Megabusse? Normalerweise finanziert der Kanton die Busse für die Beschaffung durch BERNMOBIL. Wird er dies für die Gemeinde Köniz übernehmen, die ein Projekt abgelehnt hat?

Wer heute nein sagt, muss sich all dieser Konsequenzen bewusst sein und auch, dass eine grosse Chance verpasst worden ist.

Der dritte Grund, die weitsichtige Verkehrslösung: Diese weitsichtige Verkehrslösung passt zur fortschrittlichen Gemeinde Köniz. Wir haben den Wakkerpreis nicht einfach so erhalten. Wir waren mutig und haben z. B. anlässlich der letzten Ortsplanungsrevision 330 Hektaren Land endgültig ausgezont. Wir alle wissen, dass weitsichtige Verkehrslösungen immer kontrovers diskutiert werden. Ich möchte nicht wissen, wie die Diskussion bei unseren Vorfahren über den Bau der Bahnlinie nach Schwarzenburg geführt worden sind. Was das zur damaligen Zeit gekostet hat und wie viel Geld dafür in die Hand genommen werden musste. Aber auch in der Gemeinde Köniz selber haben einige Bürgerinnen und Bürger bei der flächendeckenden Einführung vom Tempo-30-Zonen die Hände verrührt und gedacht, dass solches nie gut kommen wird und es eine Schikane der Gemeinde ist. Heute macht genau dieser Punkt unter anderen die Qualität der Gemeinde aus. Wir haben verkehrsberuhigte Wohnquartiere, auf deren Strassen unsere Kinder spielen können und die Eltern nicht stetig in Angst leben müssen. Wir haben mit der Tempo-30-Zone über 300 Meter im Zentrum, die 2005 realisiert worden ist, eine einzigartige Verkehrslösung. Sie erinnern sich sicher noch daran, wie kritisch einige waren, vielleicht auch Sie, wie viele Fragezeichen und Ängste diese Lösung auslöste. Heute ist diese Zone ein Erfolgsmodell, das jährlich von vielen auch aus dem Ausland in Köniz besichtigt wird und wir werden um diese Tempo-30-Zone richtiggehend beneidet. In 10 Jahren ist in dieser Zone ein einziger Personenunfall mit Verletzung passiert, kein einziger tödlicher Unfall muss zur Kenntnis genommen werden. Sogar Besucher aus Japan haben die Tempo-30-Zone besichtigt und sogar im japanischen Fernsehen darüber berichtet.

Schon immer wurden solche Lösungen kontrovers und kritisch diskutiert und das ist auch richtig. Wenn aber alle Fragen beantwortet wurden – das haben wir und dazu stehe ich –, man dieselben Fragen aber immer wieder, auch heute Abend stellt, bedaure ich dies ausserordentlich. Ich fordere Sie auf, im Interesse unserer Kinder und unserer kommenden Generationen zu handeln, die den öV sehr gut nützen und sagen Sie ja zum beantragten Tramkredit.

Beschluss Gemeindegeld

Mit 21 zu 17 Stimmen bei 0 Enthaltungen beantragt das Parlament den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der Tramlinie 10 wird ein Gemeindegeld von insgesamt Fr. 18'125'000.00 zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt. Der Kredit wird wie folgt der Investitionsrechnung belastet:

- Fr. 12'526'000.00 (inklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Verkehrsanlagen (steuerverfinanziert) zu Lasten Konto 2410.501.0130, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 2'037'000.00 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Wasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5550.501.4116, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 3'562'000.00 (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 Ostermundigen 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.

Beschluss Rückweisungsantrag

Der Rückweisungsantrag der SVP-Fraktion: „Die Abstimmungsbotschaft ist gemäss Geschäftsreglement des Parlaments 151.1, Art. 46 *Botschaften sollen den wesentlichen Inhalt einer Vorlage umschreiben und deren Vor- und Nachteile objektiv wiedergeben*“ neu zu überarbeiten, wird abgelehnt.

(abgegebene Stimmen: 14 für Annahme Rückweisungsantrag, 23 Stimmen dagegen)

Beschluss Botschaft und Stimmzettel

1. Das Parlament beschliesst folgende Änderungen der Botschaft:

S. 5: Der Satz „Das Parlament beantragt den Stimmberechtigten inklusive Mehrwertsteuer einen Kredit von 18,1 Millionen Franken an die Realisierung der Tramlinie 10 (*für Details siehe Tabelle Seite 18*)

S. 11-13: Die Länge des Trams auf Könizer Boden (3,8 km) ist zu ergänzen

(abgegebene Stimmen: Einstimmig)

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

(abgegeben Stimmen: 24 für Annahme Botschaft und Stimmzettel, 13 dagegen)

Heinz Nacht (SVP) verlässt die Sitzung. Es sind 37 Parlamentsmitglieder anwesend.

4. Tram Region Bern- Realisierung Tramverlängerung 9 - Gemeindegeld

Kredit und Botschaft; Direktion Planung und Verkehr und Direktion Umwelt und Betriebe

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Es geht um die Beschlussfassung über Kredit und Botschaft der Direktion Planung und Verkehr und der Direktion Umwelt und Betriebe. Zu den Sitzungsakten: Diese enthalten den Bericht und den Antrag des Gemeinderats inklusive Botschaft und Stimmzettel. Dem üblichen Vorgehen entsprechend hat zuerst der GPK-Referent das Wort, gefolgt von den Fraktions- und den Einzelvoten aus dem Parlament. Danach stimmen wir ab. Ich verzichte darauf, nochmals alle zum vorherigen Traktandum gegebenen Hinweise zu verlesen. Für die Botschaft und für die Volksabstimmung gilt das Gleiche. Das Wort hat GPK-Referent Mathias Rickli.

GPK-Referent Mathias Rickli (Grüne): Das Ziel der Tramlinienverlängerung 9 ist nicht das Gleiche wie jenes der Umstellung auf die Tramlinie 10. Bei der Tramlinie 9 geht es vor allem um die Erschliessung von noch nicht gut erschlossenem Gebiet. Dass etwas unternommen werden muss, ist insbesondere angesichts der Siedlungsentwicklung der Gebiete Kleinwabern, Nesslerenweg und Bächtelenacker unbestritten. Dort sind 300 neue Wohnungen und 2'000 Bundesstellen vorgesehen. Nebst einem S-Bahnverkehrsknoten, angrenzend an Kleinwabern, ist geplant, einen Bahnanschluss auf der BLS-Linie Richtung Gürbetal zu realisieren. Das Ziel der Tramlinienverlängerung bestünde also darin, die Feinverteilungskapazitäten herzustellen, um vom S-Bahnverkehrsknoten in die Stadt zu fahren. Ich möchte auch unter diesem Traktandum nicht die einzelnen in der Vorlage dargelegten Punkte diskutieren, sondern komme auf die für die GPK wichtigen Punkte zu sprechen, dahingehend, ob die vorliegende Parlamentsvorlage entscheidungsreif ist. Die GPK ist der Meinung, dass dies der Fall ist, obwohl sie sich klar bewusst ist, dass der Projektierungsstand dieses Vorhabens deutlich weniger fortgeschritten ist als bei der Linie 10. Der Grund dafür ist der frühestens im Jahr 2019 mögliche Baubeginn. Dass die Bundes- und Kantonsmittel für diese Vorlagen relevant sind, ist – wie wir vorhin gehört haben – noch wichtiger. Beim vorliegenden Projekt sind diese noch nicht definitiv gesprochen. Namens der GPK weise ich nochmals darauf hin, dass der Gemeinderat die Vorlagen zusammen zur Abstimmung bringen wollte. Dementsprechend anerkennt die GPK die etwas weniger ausgereifte Vorlage. Es geht um eine Verlängerung um 1,7 km der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern. Die von der Gemeinde Köniz zu tragenden Kosten sind mit 9,5 Mio. Franken veranschlagt. Die GPK hat festgestellt, dass auch bei dieser Vorlage allfällige Einschränkungen bei der Bauphase noch nicht erfassbar sind. Die Erklärung besteht wiederum darin, dass das Projekt noch nicht soweit fortgeschritten ist und die Projektierung diese Details noch nicht ausweisen kann. Die Zielsetzung und die Ausgangslage, die zu dieser Vorlage geführt haben, gehen aus Sicht der GPK sowohl aus der Parlamentsvorlage als auch aus der Botschaft klar hervor. Es geht darum, die ÖV-Kapazitäten zur Erschliessung des erwähnten Gebiets zur Verfügung zu stellen. Die GPK erachtet die für die Meinungsbildung notwendigen verkehrstechnischen Informationen als gut beschrieben. Sie begrüsst ausdrücklich die Bereitschaft des Gemeinderats, die informativen Planskizzen beizulegen. Ich möchte mich an dieser Stelle entschuldigen, da ich dies vorher falsch verstanden habe und nun entsprechend anerkenne. Die GPK ist doch der Meinung, dass die Planskizzen dem Stimmbürger bei der Meinungsbildung helfen, sich über die Details der Haltestellen zu informieren.

Die Folgekosten waren ebenfalls ein Thema. Drei neue Haltestellen führen zu mehr Abfahrten auf dem Gemeindegebiet. Dies führt zu einer Zunahme der ÖV-Punkte, welche die Gemeinden dem Kanton für die Bestellung des ÖV abtreten müssen. Falls die Linie im Jahr 2023 in Betrieb genommen wird, fallen dadurch offenbar Mehrkosten im Betrag von 1 Mio. Franken pro Jahr an. Die GPK folgt diesbezüglich der Argumentation des Gemeinderats, wonach man nicht um eine Erschliessung des Gebietes Kleinwabern herumkommt, was ohnehin Ausgaben zur Folge hat.

Zur Geschichte um die Archäologie: Es ist unklar, ob man sich darüber freuen soll, dass auf dem Gemeindegebiet Köniz bronzezeitliche Relikte gefunden werden. Aus der Perspektive einer Tramprojektierung ist dieser Umstand eher unerfreulich. Dies muss angesichts der teuren Kosten festgehalten werden. Die GPK kann die Argumentation nachvollziehen, dass es zu einem Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde kommt und der Kanton drei Viertel und die Gemeinde einen Viertel der Abklärungs- und Erhaltungskosten bezahlen würde. Aufgerechnet auf den Gesamtkredit von 9,5 Mio. Franken sind diese Kosten von 2,2 Mio. Franken jedoch beträchtlich, zumal es um etwas geht, das nicht Teil des Vorhabens ist. Aber diese Kröte muss man wohl schlucken. Dies sage ich aus Sicht einer Tramprojektierung und nicht aus der Perspektive archäologischen Interesses.

Zu den Konsequenzen für den Veloverkehr fasse ich mich kurz. Diese haben wir bereits für die erste Vorlage erfahren. In Bezug auf diese Vorlage wären die Konsequenzen eventuell etwas weniger relevant. Allerdings vertritt die GPK auch hier die Meinung, dass zu diesem Aspekt – trotz Auftrag des Parlaments vom 14.11.2011 – nicht sehr ausführlich Stellung genommen worden ist. Die Folgen der Ablehnung des Parlamentsvorschlags bzw. der Botschaft sind klar ersichtlich. Hingegen ist unklar, was es für die Siedlungsentwicklung in Kleinwabern und am Nesslerenweg bedeuten würde, wenn die Tramlinie abgelehnt oder die Bundes- und Kantons-gelder nicht fliessen würden.

Schliesslich zur finanziellen Verträglichkeit: Wie im Rahmen der ersten Vorlage angesprochen, hat die GPK eine Gesamtbetrachtung vorgenommen. Aufgrund der Kosten und des Einblicks in die erweiterte Investitionsplanung des Gemeinderats – weil nicht ersichtlich ist, dass die Peaks im Gesamthaushalt ausschlagen – steht die GPK der finanziellen Verträglichkeit der Investitionen „Tram Region Bern“ positiv gegenüber.

Die GPK empfiehlt dem Parlament einstimmig, den Gesamtkredit zur Realisierung der Verlängerung der Tramlinie 9 zu bewilligen. Sie empfiehlt dem Parlament mit 6 Ja-, 0 Nein-Stimmen und bei 1 Enthaltung, die Botschaft zuhanden der Stimmberechtigten zu genehmigen.

Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP): Mathias Rickli, wenn ich dich richtig verstanden habe, ist für dich klar, was mit der Siedlungsentwicklung in Kleinwabern geschieht. Unter „Folgen der Ablehnung der Vorlage“ ist klar aufgeführt, dass Bund und Kanton ihre Entwicklungsabsichten von der Realisierung der Tramlinie 9 abhängig machen. Kommt die Tramlinienerlängerung nicht zustande, wird das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) den Campus mit den 2'000 Arbeitsplätzen nicht realisieren. Das steht fest. Der Nesslerenweg wird hingegen aufgestockt; die Arbeiten laufen bereits. Auch der Bächtelenweg wird bebaut. Die Siedlungsentwicklung im Balsigergut und auf der Zone mit öffentlicher Nutzung (ZöN) ist jedoch nicht möglich.

Parlamentspräsident Stefan Lehmann hält fest, dass das Eintreten unbestritten ist.

Fraktionssprecher Bernhard Bichsel (FDP): Einleitend ein Wort zum Abschlussvotum des vorhin behandelten Geschäfts: Ich erachte es nicht als Aufgabe von uns Parlamentariern, ein Detailprojekt vorzulegen. Unsere Aufgabe besteht darin, ein Geschäft auf seine sachliche und inhaltliche Korrektheit hin zu prüfen und dann zu entscheiden, ob wir „Ja“ oder „Nein“ dazu sagen. Übrigens sind wir in Bezug auf Traktandum Nr. 4 entsprechend vorgegangen. Allerdings werden wir anders abstimmen bzw. dem vorliegenden Geschäft zustimmen. Dieses ist seitens der FDP unbestritten. Wir halten es für äusserst vernünftig, dass die Siedlungsererschliessung mittels ÖV parallel zur Siedlungsentwicklung geplant wird.

Dennoch möchten wir zwei, drei Punkte hervorheben, vorab die Kosten. Wir müssen uns bewusst sein, dass die Verlängerung der Tramlinie 9 ebenfalls sehr teuer ist. Ich bin kein Archäologe. Wird aber beinahe ein Viertel der Kosten für die Ausgrabung von Knochen benötigt, ist dies doch relativ schmerzhaft. Nun gut, wir wollen den kulturellen Gütern Rechnung tragen. Wollen wir diese ÖV-Erschliessung realisieren, müssen wir in diesen sauren Apfel beißen. Zum zweiten Punkt: Einerseits fehlt in Wabern ein Eigentrassee, was auch in unserer Fraktion zu Diskussionen geführt hat. Andererseits haben wir eine bereits bestehende Tramlinie, welche verlängert wird. Nun zu einem dritten wichtigen Punkt, der unter Traktandum Nr. 3 zu finden ist. Dort ist nachzulesen, wie sich der Motorisierte Individualverkehr (MIV) nach der Einführung des „Tram Bern West“ entwickelt hat. Dabei wird ein Faktor nicht spezifisch erwähnt. Wie in letzter Zeit den Medien zu lesen war, kann man im Westside äusserst günstig parkieren. Zwar habe ich keine Belege, dass dies der Grund dafür ist, weshalb die Pendler ihre Autos im Westside stehen lassen und dann auf das Tram oder die S-Bahn umsteigen. Diesbezüglich habe ich zwei Fragen an den Gemeinderat. Eigentlich erachten wir Wabern als prädestiniert für eine Prüfung der Tramlinienerlängerung. Wird im Zusammenhang ein Park+Ride-Angebot geprüft, dahingehend, ob das Parkieren dort wirklich günstig ist, so dass die Leute auf den ÖV umsteigen? Verfügt der Gemeinderat über genauere Zahlen zum Zusammenhang zwischen dem MIV und dem Park+Ride-Angebot im Westside? Wir werden diesem Projekt – wie erwähnt – einstimmig zustimmen. Danke für die Aufmerksamkeit.

Fraktionssprecherin Barbara Thür (GLP): Offensichtlich besteht ein Unterschied zwischen dem Tram nach Köniz/Schliern und dem Tram nach Kleinwabern. Denn es gibt doch ein paar Könizer, welche zwar gegen eine Tramlinie 10 sind, nicht aber gegen eine Verlängerung der Tramlinie 9. Welches könnten die Gründe sein, weshalb man gegen ein 10er-Tram ist, das 9er-Tram hingegen befürwortet? Beide Tramprojekte weisen viele Gemeinsamkeiten auf.

Beide sollen verdichtetes Bauen ermöglichen, die Bevölkerung zum Umsteigen vom MIV auf umweltfreundlichere Transportmittel motivieren und mehr Komfort für die Fahrgäste bringen. In Köniz müsste die Gemeinde ohnehin mittel- bis langfristig 12 Mio. Franken investieren. Beim Ast nach Kleinwabern sind es zwar nur 1,5 Mio. Franken. Immerhin könnte die Gemeinde auch dort Synergien nutzen. Beide Projekte brächten den Zugang zu einem S-Bahn-Knoten im Liebefeld bzw. in Kleinwabern. Wie in Schliern erfordert leider auch die Erstellung der Wendeschleife für die Tramlinie 9 unbebautes Land. Wodurch also wird das 9er-Tram attraktiver? Die Kosten können es wohl nicht sein. Bei der verlängerten Tramlinie 9 bezahlen wir steuerfinanziert zwar nur

8 Mio. Franken gegenüber den 12 Mio. Franken, die die Tramlinie 10 kosten würde. Die als Synergien nutzbaren, ohnehin anfallenden Kosten liegen bei der Tramlinie 9 deutlich tiefer. Dass Kleinwabern bisher eindeutig schlechter erschlossen ist als Schliern, ist sicher ein Grund, um die Verlängerung der Tramlinie 9 zu unterstützen. Der 29er-Bus fährt deutlich weniger oft als der 10er-Bus, und er kurvt lange durch die Quartiere. Das Umsteigen vom Tram auf den Bus scheint doch etwas mühsam zu sein. Wer von Schliern in Köniz umsteigen möchte, wird sich dies wahrscheinlich noch einmal überlegen. Der Leidensdruck am Ende der Linie in Wabern ist vermutlich viel grösser als in Schliern. Dass es für den Veloverkehr eigene Fahrstreifen sowie Alternativrouten gibt, ist positiv. Nun komme ich zum wohl wichtigsten Grund, weshalb die Verlängerung der Tramlinie 9 auf weniger Widerstand trifft: In Wabern ist man sich bereits an das Tram gewohnt. Offensichtlich hat man sehr gute Erfahrungen damit gemacht. Bis auf ein paar wenige Stimmen von nicht in Wabern wohnhaften Velofahrern habe ich bisher von niemandem gehört, dass man das Tram nach Wabern wieder abschaffen möchte. Die Waberer Bevölkerung setzt sich für die Tramverlängerung ein. So hat eine Vertretung des Wabern-Leists und der Waberer Bevölkerung im Jahr 2009 mit fast 4'000 Unterschriften eine Petition für die Tramverlängerung nach Kleinwabern eingereicht. Aus diesem Grund scheint es uns – auch in Bezug auf die Tramlinie 9 – keinen Grund zu geben, weshalb die Bevölkerung nicht über das Tramprojekt abstimmen sollte. Für die Mitte-Fraktion scheint es deutlich mehr Vor- als Nachteile für eine Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern zu geben. Sie unterstützt deshalb das Anliegen, indem sie sich einstimmig für die Verlängerung der Tramlinie 9 ausspricht.

Fraktionssprecher Hansueli Pestalozzi (Grüne): Wir Grünen sind einstimmig für die Verlängerung der Tramlinie 9. Allerdings halten wir dieses Projekt für deutlich problematischer als die Umstellung der Linie 10 vom Bus- auf den Trambetrieb. Ich begründe dies später. Zuerst dies: Die Tramlinienverlängerung ist seit Jahrzehnten ein Anliegen der Waberer Bevölkerung. Vreni Vogt sagt, man wolle die Verlängerung seit 60 Jahren! Barbara Thür hat die Petition bereits erwähnt. Die 4'000 Unterschriften wurden innerhalb von drei Wochen gesammelt. Demzufolge steht die Bevölkerung hinter einer Tramlinienverlängerung. Diese ist auch wichtig für die zukünftigen Bewohner des Bächtelenackers, wo man mit der Überbauung begonnen hat. Die Leute, die einmal dort wohnen werden, rechnen mit der Tramlinienverlängerung. Ebenso müssen Kleinwabern, das Maygut und die Siedlung Nesslerenweg endlich vernünftig mit dem ÖV erschlossen werden. Folgendes ist sehr wichtig: Durch die Tramverlängerung kann die Seftigenstrasse vom Verkehr entlastet werden. Der Bau der Tramlinienverlängerung ist für uns unbestritten. Allerdings bereitet uns das Projekt Mühe. Erstaunlicherweise treffen auf dieses Projekt genau diejenigen Argumente zu, welche beim vorangegangenen Traktandum vorgebracht worden sind. Beim vorliegenden Geschäft treffen diese nun wirklich zu, so dass ich sie nachvollziehen kann. Ich nenne ein paar Beispiele: Es geht zum einen um die Kosten. Bernhard Bichsel hat diese zum Teil erwähnt. Der Streckenmeter ist für die Tramlinienverlängerung 9 beinahe doppelt so teuer wie für die Linie 10. Der Grund ist vor allem die Archäologie, aber auch der Bau einer zusätzlichen Wendeschleife. Als weiteres Hauptargument spricht der Kulturlandverbrauch gegen die Tramlinie 10. Die Wendeschleife im Balsigergut soll grosszügig auf der grünen Wiese gebaut werden. Damit würde eine grosse Fläche besten Kulturlandes überbaut. Eine weitere Verteuerung erfolgt durch die Archäologie. Zusätzlich wird bereits heute bestes Kulturland eingezont und bebaut. Dies nicht zuletzt, um das notwendige Potential zu haben, damit sich die Tramlinienverlängerung mit der erforderlichen Anzahl an Fahrgästen lohnt. Diesbezüglich werden schon in den kommenden Jahren Tatsachen geschaffen, welche für die Linie 10 vielleicht in Zukunft einmal zutreffen werden. Zum Projekt: Es ist fragwürdig, ob der Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und Tramlinie 9 tatsächlich stark frequentiert wird, so dass die hohen Kosten wirklich durch eine grosse Nachfrage gerechtfertigt werden. Im Unterschied zur Tramlinie 10 ist die Finanzierung der Tramlinienverlängerung 9 nicht durch Bund und Kanton gesichert. Sollten bei diesem Projekt Kosten eingespart werden müssen, weist das aktuelle Projekt unseres Erachtens relativ grosse Einsparungspotentiale auf. Dies wäre wiederum ein Pro-Argument.

Die Betriebswendeschleife könnte zum Beispiel weiterhin im Zentrum belassen werden, anstatt im Sandrain eine neue zu bauen. Dies hat – soweit mir bekannt ist – während den letzten Jahrzehnten nie zu Problemen geführt. Falls Kosten eingespart werden müssten, könnte die Wendeschleife in Kleinwabern an einer Stelle gebaut werden, wo keine oder viel geringere Kosten für die Archäologie entstehen. Die S-Bahnhaltestelle ist insofern etwas problematisch, als dass diese in einer Kurve zu liegen kommt, was sehr teuer wird. Die BLS müsste wahrscheinlich eine Begradigung vornehmen. Denn wegen der Schwierigkeit der Überwachung will die BLS nur gerade Haltestellen. Somit werden die Kosten sehr hoch sein. Zudem wird man auch an dieser Stelle mit der Archäologie zu kämpfen haben. Ich habe mit dem BLS-Sprecher gesprochen; ihm zufolge würde die BLS diese Haltestelle lieber bei der Migros bauen, weil dort keine Kurve vorhanden ist.

Zum Thema Velo: Es entspricht – wie beim vorher behandelten Traktandum – einem Auftrag des Parlaments, dass dem Veloverkehr im Zusammenhang mit dem Tram keine wesentlichen Nachteile entstehen dürfen und dass im Bauprojekt eine eigene Abhandlung zu erfolgen hat. Der zweite Punkt ist klar nicht erfüllt. Dem technischen Bericht ist kein Kapitel „Velo“ zu entnehmen. Das Thema wird „verstreut“ behandelt. Der erste Punkt ist relativ gut erfüllt. Zwischen Perronkante und Tramschiene liegen 90 Zentimeter, was komfortabel ist. Soweit ich informiert bin, können sämtliche Haltestellen – wenn man einen Veloanhänger hat – hinten herum umfahren werden. Sollte dies nicht der Fall sein, werden wir im Rahmen der Auflage darauf bestehen. Fazit: Wir Grünen sprechen uns entschieden für die Verlängerung der Tramlinie 9 aus. Dennoch haben wir den Eindruck, dass das aktuelle Projekt noch nicht in Stein gemeißelt ist.

Zum Antrag zuhanden der Redaktionskommission: Sie sehen in der Botschaft zur Tramlinie 10 eine Grafik über die Fahrgastentwicklung für die Linie 10. Unter dem Kapitel „Tramlinienverlängerung 9“ ist ebenfalls eine Grafik vorhanden. Selbstverständlich erwartet man, dass es sich dabei um die Fahrgastentwicklung der Linie 9 handelt. Dem ist aber nicht so! Mit dieser Grafik werden die Gesamtfahrgäste von BERNMOBIL aufgezeigt. Unser Antrag besteht darin, diese Grafik durch eine mit der Fahrgastentwicklung der Tramlinie 9 zu ersetzen.

Fraktionssprecherin Annemarie Berlinger-Staub (SP): Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern ist ein altes Versprechen, welches in Wabern und in der ganzen Gemeinde breite Unterstützung findet. Im Vorfeld, aber auch während der Erarbeitung des Bauprojektes, gab es kaum je Stimmen, die dies verhindern möchten. Dies erstaunt bis zu einem gewissen Grad, ist doch der Druck der Bevölkerung in Wabern aktuell viel weniger gross als in Köniz und in Schliern. Eigentlich wird genauso geplant, wie man es auch tun sollte: Geplant wird die Erschliessung mit dem ÖV, bevor es zu spät ist und man nur noch reagieren kann. Der jetzige Zeitpunkt mit der geplanten baulichen Entwicklung in Wabern ist genau richtig. Nicht nur das Tram wird geplant, sondern gleichzeitig ein Verkehrsknotenpunkt mit S-Bahn- und Postautoanschluss. Auch dies ist weitsichtig. Denn das Umsteigen auf den ÖV muss gerade für Leute aus der weiteren Agglomeration attraktiv sein. Im Gürbetal wurde während den letzten Jahren unglaublich viel gebaut. Wabern ist darauf angewiesen, dass diese Leute nicht alle mit dem Auto durch Wabern fahren. Das Bauprojekt hat ein paar Schlaufen gedreht – nicht nur die Endwende- und die Zwischenschleife. Heute liegt nun ein überzeugendes Bauprojekt vor. Aus unserer Sicht besteht der einzige grosse Haken in der noch nicht von Bund und Kanton zugesagten Finanzierung. Es zeugt doch von Hartnäckigkeit und Mut, dass der Kanton und die Gemeinde Köniz die Planung weiterhin ehrgeizig vorangetrieben haben und bereits heute ein Kredit vorgelegt wird, der der Bevölkerung zur Abstimmung unterbreitet werden soll. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass auch die letzten Hürden genommen werden und sagt deshalb klar „Ja“ zur Tramverlängerung nach Kleinwabern.

Den aufgelegten Anträgen können wir soweit zustimmen. Was den Antrag der Grünen zu Seite 25 anbelangt, schlagen wir vor, dass die Fahrgastzahlen der Tramlinie 9 nicht anstelle der vorhandenen Grafik dargestellt werden, sondern zusätzlich. Das Ersetzen der Grafik würde dazu führen, dass auch der Text neu geschrieben werden müsste. Dies würde die Abstimmungsbotschaft doch sehr verkomplizieren. Statt „anstelle“ müsste der Antrag der Grünen auf „zusätzlich“ lauten. Dann wären wir mit diesem einverstanden.

Fraktionssprecher Thomas Verdun (SVP): Angesichts dessen, dass schon das eine oder andere gesagt worden ist, kann ich mein Votum kürzen. Die SVP Köniz hat immer „Ja“ zu einer Tramverlängerungslinie nach Kleinwabern gesagt. Diese Haltung vertreten wir noch heute. Einzig sehen wir gewisse Schwierigkeiten darin, dass sowohl die Bundes- als auch die Kantongelder noch nicht gesprochen sind. Dies geschieht erst im Jahr 2018.

Aus diesem Grund stimmen wir heute eigentlich verfrüht über die 9,5 Mio. Franken ab. Weil wir dieses Projekt für gut und sinnvoll befinden, möchten wir ihm keine Steine in den Weg legen. Deshalb werden wir uns der Stimme enthalten. Die Botschaft werden wir hingegen gutheissen.

Fraktionssprecher Thomas Frey (BDP): Die bürgerlich-liberale Mittepartei BDP macht Sachpolitik. Zum vorliegenden Projekt der Tramlinienerläängerung 9 sagen wir „Ja, aber“. Beim vorliegenden Projekt geht es um die Verlängerung einer bereits bestehenden Tramlinie in Wabern. Gemäss der Ortsplanungsrevision sind der Bächtelenacker, das Balsigergut und der Nesslerenweg die in Wabern gewichtigen Entwicklungsschwerpunkte. Aus diesem Grund halten wir das Projekt für sinnvoll. Interessanterweise stuft der Bund seinen Bedarf in Wabern massiv zurück. Einer Studie zufolge wollte man wesentlich mehr Bundesstellen haben. Angeblich ist der Standort nicht dermassen geeignet, wie ursprünglich gemeint. Ob der Knoten der S-Bahn im Balsigergut wirklich wie angedacht zum Tragen kommt, wagen wir zu bezweifeln. Aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Falsch und unkorrekt ist die Aussage in der Botschaft, wonach das Parlament beschlossen habe, dem Volk die Projekte 9 und 10 als getrennte Vorlagen vorzulegen. Die Motion der BDP, welche dies gefordert hatte, wurde von einer Mehrheit des Parlaments abgelehnt. Insofern besteht diesbezüglich kein Parlamentsbeschluss. 64 Mio. Franken für 1,7 Kilometer sind ein stolzer Preis. Es handelt sich um einen grossen Betrag. Allerdings gehen wir davon aus, dass diese Investition durch den Entwicklungsschwerpunkt Wabern gerechtfertigt wird. Das Projekt wurde vor kurzem vom Bund von Stufe C auf Stufe B, aber noch nicht auf Stufe A, gesetzt. Mathias Rickli hat es erwähnt: Ein Projekt wird vom Bund nur dann finanziert, wenn es auf Stufe A gesetzt ist. Die BDP-Fraktion stimmt dem Kredit von 9,4 Mio. Franken für das vorliegende Projekt „TR9“ unter dem Vorbehalt des maximalen Kostendachs für Köniz zu. Wir setzen voraus, dass das Projekt seitens des Bundes vor Baubeginn als A-Projekt eingestuft wird und dass der Kanton die vorgesehenen Gelder bezahlt. Sollte dem nicht so sein, so dass es zu Mehrkosten für die Gemeinde Köniz kommt, verlangen wir, dass das Projekt dem Parlament bzw. dem Volk neu vorgelegt wird.

Hansueli Pestalozzi (Grüne): Ich ziehe meinen Antrag zugunsten des Vorschlags von Annemarie Berlinger-Staub zurück, wonach beide Grafiken in der Botschaft abzubilden sind. Der guten Form halber muss ich erwähnen, dass das, was ihr vor euch liegend habt, einer Ergänzung der Länge des Trams auf Könizer Boden entspricht.

Markus Willi (SP): Es wurde bereits vieles gesagt, so dass ich nicht mehr viel beitragen kann. Als Waberer ist es mir trotzdem wichtig, den Ortsteil Wabern etwas in den Vordergrund zu stellen und anhand eines Stimmungsbildes aufzuzeigen, was tatsächlich in Wabern erwartet wird. In Wabern hätte man kein Verständnis dafür, wenn das Projekt heute Abend abgelehnt würde. Die Tramverlängerung ist seit jeher ein Wunsch. Dazu sind bereits verschiedene Voten gefallen. Hansueli Pestalozzi und Barbara Thür haben es erwähnt: Der Wabern-Leist hat innerhalb von drei Wochen 3'985 Stimmen für die Petition Egger gesammelt. Diese Stimmen entsprechen fast 60 % der Waberer Bevölkerung. Die Petition wurde den eidgenössischen Räten und dem Bundesrat übergeben. Das Bedürfnis nach einer Verlängerung nach Klein-Wabern ist aber deutlich älter: Nicht nur Vreni Vogt hat den Wunsch nach einer Tramverlängerung gehabt. Als damalige Parlamentarierin hat sie in den 1990er-Jahren einen entscheidenden Vorstoss eingereicht. Das Anliegen geht aber weiter zurück: Der ehemalige Waberer Parlamentarier Peter Hebeisen forderte in seiner „Motion SP betreffend Verlängerung der Tramlinie Nr. 9 in Wabern“ vom 25. April 1986, den Gemeinderat zu beauftragen, alles Notwendige in die Wege zu leiten, damit die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern vollzogen werden kann. Die Waberer warten also mindestens seit knapp der Hälfte meiner Altersjahre auf die Tramverlängerung. Mit der Annahme des gemeinderätlichen Antrags können wir der Waberer Bevölkerung hier und heute signalisieren, dass man ihrem Wunsch endlich nachkommen will. Bevor ich ob all dieses Pathos' den Überblick verliere, versuche ich mit ein paar Präzisierungen über die Wichtigkeit des Trams etwas Distanz zu gewinnen. Im Süden von Wabern findet eine starke Innenentwicklung statt. Die Stichworte sind die Aufstockung des Nesslerenweg mit etwa 150 Wohnungen und die Überbauung des Bächtelenackers mit 200 Wohnungen. Zusätzlich will das BBL im Balsigergut Arbeitsplätze schaffen und zwischen MEDAS und Nesslerenweg Wohnblöcke bauen. Das BBL scheint dermassen vom Standort überzeugt zu sein, dass es die zusätzlich anfallenden archäologischen Kosten auf sich nimmt. Unter Beiziehung der Gemeinde und der Stiftung Balsigergut wurde bereits ein Wettbewerb durchgeführt. Das Sieger-Team wird sein Wettbewerbsergebnis zu dieser Zone erarbeiten und danach ein Richtprojekt erstellen.

Natürlich wäre es optimal, wenn dieses vor der Abstimmung vom 28. September bekannt würde. Noch nicht erwähnt worden ist, dass an der Grenze zu Kehrsatz zwei Fussballplätze in Planung und somit fest versprochen sind. Dies ist besonders für die Sportvereine interessant, und wir zählen darauf, dass die Fussballplätze zustande kommen. Die Entwicklung des Balsigerguts steht in direkter Abhängigkeit – dies hat Katrin Sedlmayer zu Beginn erwähnt – zur Realisierung der Verlängerung der Tramlinie 9. Keine Tramverlängerung bedeutet folglich keine Einzonung des Balsigerguts, keine Überbauung, keine Arbeitsplätze, kein Umsteigeknoten und keine Fussballplätze. Im Gegensatz zur Tramlinie 10 haben wir in Wabern eine grosse Chance, die Siedlung und den ÖV gleichzeitig zu entwickeln und damit optimal aufeinander abzustimmen. Dass zum jetzigen Zeitpunkt – Hansueli Pestalozzi, ich begreife deine Argumente – noch Planungsunsicherheiten bestehen, steht in erster Linie im Zusammenhang mit dem Abstimmungszeitpunkt. Heute Abend geht es darum, den Waberern, der Gemeinde, dem Kanton und dem Bund mit einem starken Commitment zu signalisieren, dass die Tramverlängerung nach Kleinwabern erwünscht ist, weil wir eine Entwicklung nach innen wollen. Ferner können wir endgültig eine alte Motion abschreiben, welche vor 30 Jahren, am 26. April 1986, mit 19 zu 11 Stimmen für erheblich erklärt wurde. Weil dieser Vorstoss von meinem Onkel eingereicht wurde, ginge für mich mit der Abschreibung zugleich ein Kapitel Familiengeschichte zu Ende.

Bernhard Bichsel (FDP): Thomas Frey hat in seinem Votum den Runden Tisch erwähnt. Dies ist mir beim Durchlesen der Botschaft nicht aufgefallen und zwar wegen der getrennten Abstimmung. Wenn ich mich richtig entsinne, war die getrennte Abstimmung das Ergebnis des Runden Tisches. Dieser Punkt müsste entsprechend in der Botschaft korrigiert werden. Wenn ich schon am Rednerpult stehe, möchte ich gleich die Chance nutzen und die Meinung der FDP zu den verschiedenen Anträgen mitteilen. Dem Antrag SP, CVP, EVP, GLP und Grüne werden wir zustimmen. Den Zusatzantrag der BDP werden wir ablehnen. Noch ein Wort zum Balsigergut. Bevor eine Entwicklung erfolgen kann, muss man zuerst das Land haben.

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Ich mache darauf aufmerksam, dass sämtliche gestellten Anträge auch schriftlich vorliegen müssen.

Gemeinderätin Katrin Sedlmayer (SP): Ich freue mich über die positive Aufnahme des Geschäfts und beantworte gleich die gestellten Fragen. Meines Wissens gibt es keine Statistik darüber, wie viele Leute im Westside parkieren und auf das Tram umsteigen. Die Prüfung des Park+Ride erfolgte bereits einmal im Rahmen des Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts. Der Kanton hat die Möglichkeit, Park+Rides und Bike+Rides zu unterstützen. Das Ziel des Kantons besteht jedoch darin, dass die Verkehrsteilnehmenden möglichst nahe an der Quelle auf den ÖV umsteigen. In diesem Sinn steht eine Förderung der Park+Ride-Anlage für den Kanton nicht um Vordergrund. Im Bauprojekt Kleinwabern ist keine Park+Ride-Anlage vorgesehen. Seitens der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) wurde bereits eine Studie gemacht. Dieser zufolge ist das einzig rentable Park+Ride dasjenige im Brückfeld, weil es sich direkt an einem Autobahnanschluss befindet. Dass im Westside nur 50 Rappen für das Parkieren verlangt werden, hängt damit zusammen, dass die Leute nicht auf das Tram umsteigen, sondern im Westside einkaufen sollen. Somit dürften sich die 50 Rappen sicher lohnen. Hansueli Pestalozzi hat eingebracht, die Betriebswendeschleife solle im Zentrum, bei der heutigen Endhaltestelle, erstellt werden. Dies war zu Beginn so angedacht, was aber mit ein Grund für die nochmalige Überarbeitung des Bauprojekts war. Nun ist es ein „Bauprojekt light“. Die Realisierung der Betriebswendeschleife an der Endhaltestelle hätte zu Schwierigkeiten mit dem Veloverkehr geführt. Aus städtebaulicher Sicht möchte man die heutige Endwendeschleife zurückbauen und an dieser Stelle eine bauliche Entwicklung realisieren. Aus diesem Grund wurde die Betriebswendeschleife im Sandrain projektiert, was teurer ausfällt.

Ich komme nochmals auf den Antrag von Hansueli Pestalozzi zurück. Kurz ein Wort, weshalb wir keine Grafik der Linie 9 in die Botschaft aufgenommen haben: Bei der Linie 9 geht es um eine andere Argumentation. Die Linie 9 ist nicht überfüllt. Allerdings möchte man die Gebiete in Kleinwabern besser erschliessen. Deshalb haben wir die Grafik der gesamten Mobilität in der Botschaft abgebildet. Wir können aber mit einer zusätzlichen Grafik leben. Würde diese aufgenommen, müsste jedoch ein grosser Teil des Textes umformuliert werden.

Kurz zur Linie 9: Eigentlich ist es dem Kanton zu verdanken, dass wir heute Abend über die Verlängerung der Linie 9 abstimmen können. Obwohl es sich im Rahmen der ersten Agglomerationsprogramme um ein C-Projekt handelte, wurde es dennoch vom Kanton vorangetrieben.

Das Ziel dabei waren die Entlastung der Seftigenstrasse, die Möglichkeit durch den neuen Umsteigeknoten von der S-Bahn auf das Tram umsteigen zu können sowie zugleich die Entlastung des Bahnhofs. Gestützt auf den seitens des Bundes vorgebrachten Kritikpunkt der mangelnden Siedlungsentwicklung in diesem Raum konnten wir die Siedlungsentwicklung in der zweiten Eingabe aufzeigen. Unterwegs erhielten wir dann eine starke Unterstützung seitens des BBL, welches einen Campus mit 2'000 Arbeitsplätzen realisieren will. Ich bin überzeugt, dass die Unterstützung des BBL und das gute Lobbying des Kantons dazu geführt haben, dass das Projekt nun als B-Projekt eingestuft ist. Dies sind eigentlich diejenigen Projekte, welche bei der dritten Eingabe bei den Agglomerationsprogrammen die grösste Chance haben, zu A-Projekten zu werden. Es ist wichtig, dass der Bund vorangegangen ist und die Überbauung konkretisiert hat. Nun liegt das Siegerprojekt „Butterfly“ vor, welches aus dem offenen Wettbewerb hervorgegangen ist. Dieses zeigt, dass eine Überbauung in diesem Raum laut den Berechnungen des BBL trotz der archäologischen Kosten auch wirtschaftlich möglich ist. Dieser Punkt ist mir sehr wichtig. Diesbezüglich besteht eine Abhängigkeit darin, wie dicht man bauen kann, um die Kosten aufzufangen. Während der Sommerzeit werden wir auf der Basis des Wettbewerbsergebnisses ein Richtprojekt ausarbeiten. Nach Möglichkeit werden wir dieses im August oder September der Bevölkerung vorstellen und anschliessend die Zonenvorschriften erarbeiten. Wenngleich das Projekt Tramlinienverlängerung 9 mit einigen Unsicherheiten behaftet ist, setzen wir mit einem „Ja“ zur Tramlinienverlängerung nicht nur für Wabern ein starkes Zeichen, sondern auch gegenüber den eidgenössischen Räten und dem Bund, dahingehend, dass das Projekt in den nächsten Jahren zu einem A-Projekt wird. Das Zeichen richtet sich ebenso an den Grossen Rat, damit er das Projekt im Jahr 2018 über den Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr unterstützt.

Gemeinderat Urs Wilk (FDP): Es ist etwas aussergewöhnlich, aber ich muss ein paar Worte zum Wettbewerb sagen, zumal Markus Willi in diesem Zusammenhang sehr prominent über Fussball gesprochen hat. Beim durchgeführten Wettbewerb handelt es sich um einen Ideen- und nicht um einen Projektwettbewerb, der es erlauben würde, genau zu sehen, was gebaut wird. Der Gemeinderat hat erkannt, dass Wabern Bedürfnisse für einen Fussballplatz hat. Dass es gleich zwei Felder geben wird, möchte ich noch nicht versprochen haben.

Beschluss Gemeindekredit

Mit 29 zu 0 Stimmen bei 8 Enthaltungen beantragt das Parlament den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der Tramlinienverlängerung 9 nach Kleinwabern wird ein Gemeindekredit von insgesamt Fr. 9'464'000.00 zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt. Der Kredit wird wie folgt der Investitionsrechnung belastet:

Fr. 8'060'000.00 (inklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Verkehrsanlagen (steuerfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 2410.501.0348, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindekredit.

Fr. 553'000.00 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Wasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5550.501.4343, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindekredit.

Fr. 851'000.00 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Abwasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5600.501.1318, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindekredit.

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.

Beschluss Botschaft und Stimmzettel

1. Das Parlament beschliesst folgende Änderungen der Botschaft:
 - a. S. 25: Zusätzlich zur Grafik „Fahrgäste BERNMOBIL“ ist die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Tramlinie 9 darzustellen.
 - b. S. 28: Der Satz „Das Parlament beantragt den Stimmberechtigten den Kredit der Gemeinde Köniz an das Projekt in der Höhe von 9,55 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer)“ ist wie folgt zu ergänzen: **(für Details siehe Tabelle Seite 40)**
 - c. S. 33 – 35: Die Länge des Trams auf Könizer Boden (1,5 km) ist zu ergänzen.
(abgegebene Stimmen: einstimmig)
 2. Das Parlament genehmigt die geänderte Botschaft an die Stimmberechtigten und den Wortlaut des Stimmzettels.
(abgegebene Stimmen: einstimmig)
-

5. Rechnung 2013

Genehmigung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Parlamentspräsident Stefan Lehmann: Die Sitzungsakten, der Bericht und Antrag des Gemeinderats sowie die Rechnung 2013 sind Ihnen mit Postversand zugestellt worden. Das Vorgehen: Zuerst spricht der Präsident der Finanzkommission, danach folgen die Fraktions- und Einzelvoten und zum Schluss die Abstimmung.

Präsident Finanzkommission Hugo Staub (SP): Über 18 Millionen Franken, die man noch auszugeben gedenkt, zu diskutieren ist sicher viel spannender als über 212 Millionen Franken, die im letzten Jahr ausgegeben worden sind. Aus dieser Sicht ist der Aufbruch eines grossen Teils des Publikums verständlich. Es ist jedoch notwendig, dass im Parlament ein Blick zurück auf die Rechnung 2013 geworfen wird.

Zum Ablauf der Diskussionen innerhalb der Finanzkommission: Am 23. April 2014 wurde die Finanzkommission vom Gemeinderat über die provisorische Rechnung 2013 vorinformiert, Am Tag darauf erfolgte die Information der Parlamentsmitglieder sowie die Medienkonferenz zur Rechnung 2013. Am 29. April 2014 nahm ich als Präsident der Finanzkommission an einer Besprechung des Berichts der internen und externen Revisionsstellen teil. Diesen Bericht hat die Finanzkommission inzwischen zur Kenntnis genommen. Am 10. Juni 2014 hat die Finanzkommission anhand der Parlamentsunterlagen – die auch heute die Grundlage für die Diskussion bilden – nochmals mit dem Gemeinderat anlässlich einer Sitzung diskutiert und zahlreiche Fragen gestellt. Etliche davon wurden im Nachgang schriftlich beantwortet. Auf einzelne dieser Punkte werde ich noch zurückkommen.

Die Finanzkommission befasste sich einerseits mit sehr grundsätzlichen Fragen, z. B. ob der Einbruch bei den Steuereinnahmen der natürlichen Personen vorhersehbar war. Oder auch über den Umgang des Gemeinderats mit dem Aufwertungsgewinn des Dreispitzareals. Wir befassten uns aber auch mit Details, was eine Aufgabe der Finanzkommission ist, bis hin zur Frage, weshalb ein Ertrag mit negativen Vorzeichen nicht einfach als Aufwand in der Rechnung auftaucht. Wir machten uns damit ein Bild zur Rechnung 2013 auf verschiedenen Ebenen.

Die Rechnung 2013 schliesst mit einem Fehlbetrag von knapp 0,6 Millionen Franken. Auf der Aufwandseite ist der Abschluss vor allem beim Personalaufwand und bei den Passivzinsen besser und beim Sachaufwand und den Abschreibungen schlechter als budgetiert. Auf der Ertragsseite ist der Abschluss vor allem bei den Steuererträgen der natürlichen Personen schlechter und bei den Vermögenserträgen besser als budgetiert. Bei vielen Positionen kann festgestellt werden, dass sie entweder ins Plus oder ins Minus gegenüber Voranschlag abgewichen sind. Insgesamt haben die zahlreichen Bewegungen sich aber nicht ausgleichen können, so dass eine nicht ausgeglichene Rechnung 2013 resultiert.

Die Finanzkommission hat keine Anhaltspunkte, dass das schlechte Ergebnis 2013 die Folge mangelnder Budgetdisziplin ist. Wir sind der Meinung, dass die Mehrausgaben erklärbar und die Mindereinnahmen überraschend sind, insbesondere der Einbruch bei den Steuereinnahmen der natürlichen Personen. Zum höheren Sachaufwand gebe ich einige Informationen bekannt, die uns der Gemeinderat schriftlich nachlieferte. Das hat einen Zusammenhang mit den Nachkreditanträgen. Der erhöhte Sachaufwand ist vor allem auf Ausgaben bei Schulanlagen und Liegenschaften aus dem Finanzvermögen zustande gekommen.

Bei den Schulanlagen ging es um Dinge wie Beleuchtungen, Sicherheit, Anpassungen, die der Tagesschulbedarf mit sich brachte. Betroffene Schulen waren vor allem: Buchsee, Niederwangen, Morillon, Hessgut und OZ Köniz. Bei Sanierungen von Liegenschaften aus dem Finanzvermögen sind drei Punkte erwähnenswert: Einerseits das Mehrfamilienhaus Könizstrasse, andererseits auch das Mehrfamilienhaus Muhlernstrasse 67/69 und der Saalbau Gasel, wo im Finanzvermögen bei Sanierungsarbeiten höhere Kosten angefallen sind als budgetiert.

Die Finanzkommission hat sich ausgiebig darüber unterhalten, wie der Gemeinderat mit dem Aufwertungsgewinn aus dem Dreispitzareal umgegangen ist. Der Gemeinderat hat sich entschieden, gut 4 Millionen Franken des Aufwertungsgewinns abzuschreiben und 4 Millionen Franken zur Ergebnisverbesserung in die Rechnung 2013 einfließen zu lassen. Hätte der Gemeinderat den gesamten Aufwertungsgewinn abgeschrieben, läge der Aufwandüberschuss bei knapp 4,6 Millionen Franken und das Eigenkapital hätte am 1. Januar 2014 noch 11,3 anstatt 15,3 Millionen Franken betragen. Was der Gemeinderat vorgenommen hat, ist finanzrechtlich zulässig. Bei der öffentlichen Hand und vor allem in der Privatwirtschaft ist es gang und gäbe, dass die rechtlichen Spielräume für die Darstellung von Bilanzen, wie man sie gerne hätte, auch genützt werden. Der Gemeinderat hat nicht irgendwie in einem roten Bereich gehandelt, sondern den rechtlichen Spielraum genützt. Entscheidend aus der Sicht der Finanzkommission ist die Frage, ob Transparenz hergestellt wird und das kann man nicht nur auf eine Art. Ich halte hier fest, dass an der entsprechenden Sitzung der Finanzkommission der zweite Satz des Gemeindepräsidenten lautete: „...dass die Rechnung 2013 nur dank der Art und Weise wie man mit dem Aufwertungsgewinn umgegangen ist, so vorliegt und dass sie sonst noch wesentlich schlechter ausfallen würde.“ Man machte kein Geheimnis daraus und versuchte nie, irgendetwas zu verstecken. Die Finanzkommission hätte hier wesentlich „buckliger“ reagieren können. Eine Rolle spielte, dass wir uns im Jahr 1 der Legislatur 2014 – 2017 befinden und der Gemeinderat in der Erarbeitung der Legislaturziele und der Finanzstrategie steckt. Er soll dies mit aller Sorgfalt und mit Umsicht vornehmen, das ist klar. Aufgrund der speziellen Umstände – Jahr 1 der Legislatur und Arbeiten, in denen der Gemeinderat steckt – hat die Finanzkommission ein gewisses Verständnis dafür, dass er sich die ohnehin schwierige Aufgabe nicht noch zusätzlich durch einen Rechnungsabschluss mit einem viel grösseren Defizit und entsprechend vermindertem Eigenkapital erschweren wollte.

Die Finanzkommission ist der Meinung, dass der Gemeinderat den Ernst der Lage erkannt hat, er schafft Transparenz und deshalb hat sie nicht gegen die Art und Weise opponiert, wie der Gemeinderat mit dem Aufwertungsgewinn umgegangen ist. Wichtig ist, dass nun die richtigen Schlüsse aus der Situation gezogen werden. Gemeinderat und Finanzkommission werden im Dialog bleiben. Am 16. September 2014 findet zusätzlich zu den bisherigen Sitzungen eine kleine Klausur zwischen Gemeinderat und Finanzkommission statt. Anlässlich dieser werden Fragen gestellt, wie es weiter gehen soll und welche Schlüsse daraus gezogen werden. Ebenfalls werden Fragen in Richtung Legislaturziele und Finanzstrategie diskutiert.

Ich komme zu den Anträgen. Zu den Nachkrediten: Ich habe Ihnen dort wo die Unterlagen nicht schlüssig waren, die Begründungen dazu abgegeben. Die Finanzkommission empfiehlt dem Parlament mit 6 : 1 Stimmen, den beantragten Nachkrediten zuzustimmen. Sie sind begründet mit den zusätzlichen Abschreibungen im Zusammenhang und mit den Zusatzinvestitionen bei Schulen und Liegenschaften aus dem Finanzvermögen. Die Finanzkommission empfiehlt dem Parlament zudem mit 5 : 1 Stimmen bei 1 Enthaltung, die Gemeinderechnung 2013 zu genehmigen und mit 6 : 1 Stimmen, auch die Bestandesrechnung 2013 zu genehmigen.

Ich schliesse mit einem Dank an die Kolleginnen und Kollegen der Finanzkommission und auch an den Gemeinderat für die konstruktive Zusammenarbeit in dieser Phase.

Parlamentspräsident Stefan Lehmann hält fest, dass das Eintreten obligatorisch ist.

Fraktionssprecher Hermann Gysel (EVP): Sachlich gibt es dem was der Präsident der Finanzkommission zur Rechnung 2013 festgehalten hat, nichts zuzufügen. Er hat das Wesentliche dargelegt. Es gibt nun lediglich noch den Versuch, eine politische Wertung der angespannten Finanzlage abzugeben. Deshalb stellt sich, wie in solchen Situationen immer, die Frage, wo und wie gespart werden könnte. Wir nehmen nun einen anderen Blickwinkel ein und schauen, was man mit 1 Million Franken anstellen könnte.

Damit könnte die Bildung für zwei Wochen bezahlt werden oder 5,5 Wochen Sozialhilfe-Nettokosten beglichen werden oder 9 Wochen der öffentliche Verkehr finanziert werden oder ein Jahr die Verlängerung der Tramlinie 9 oder 10 Wochen die Gemeindestrassen oder 12 Wochen Kultur und Freizeit, etwas länger Kinderheime und Krippen, 6 Monate die Wehrdienste, knapp 8 Monate die Musikschule, oder 8 Monate lang den Gemeinderat, etwas länger als 9 Monate die Friedhöfe oder 1 Jahr lang der Sport oder 1,5 Jahre lang die Geomatik oder 2 Jahre lang die Parkanlagen und Wanderwege, 2,2 Jahre die Einwohnerdienste, 3,3 Jahre das Eichholz, eine knappe Legislatur lang das Parlament, 4,4 Jahre die Jugendarbeit in Köniz und 6,8 Jahre die Altersheime. Danach sind sieben Monate notwendig, um diese eine Million Franken mit Bussen wieder hereinzuholen. Müssen wir nun im Parlament die Diskussion beginnen, ob die Geomatik tatsächlich mehr kosten darf als Parkanlagen und Wanderwege? Oder ob der öV billiger sein sollte als die Gemeindestrassen? Zurzeit sind wir froh, dass wir diese Diskussion dem Gemeinderat überlassen können. Wir müssen uns jedoch als Parlament im Klaren sein, hier dranzubleiben, denn einfach mit der Haltung „jawohl, das Budget ist positiv oder negativ“ führen wir nicht nachhaltig. Wir sind hier in der Verantwortung und ich bin gespannt, wie die Zusammenarbeit weitergehen soll und was am 16. September anlässlich der Klausur herauskommen wird.

Die CVP/EVP/GLP-Fraktion wird dem Antrag des Gemeinderats auf Genehmigung der Rechnung 2013 einstimmig zustimmen.

Fraktionssprecherin Annemarie Berlinger-Staub (SP): Die SP-Fraktion nimmt die Rechnung 2013 mit einigen Sorgenfalten zur Kenntnis. Es sind einige böse Überraschungen enthalten, allerdings nicht solche die dem Gemeinderat oder der Verwaltung zur Last gelegt werden können. Betreffend dem Umgang mit den aus der Aufwertung des Dreispitz generierten 4,1 Millionen Franken ist es der SP-Fraktion wichtig zu betonen, dass dies ein möglicher Weg ist, das Ganze abzubilden. Auch wenn es auf den ersten Blick etwas nach einem Kunstgriff aussehen mag, es ist ein legitimer Weg, die Rechnung so zu gestalten und macht in unseren Augen auch Sinn. Wir hätten uns allerdings gewünscht, dass die Kommunikation vom Gemeinderat her etwas transparenter gewesen wäre. Das im Sinn einer klar deklarierten Aussage, dass die gewählte eine mögliche Variante ist, und aus welchen guten Gründen man genau diese gewählt hat. Der Präsident der Finanzkommission hat dies in der Zwischenzeit nachgeholt und schön ausformuliert.

Ein besonderes Augenmerk warf die SP-Fraktion wiederum auf die Investitionen. Hier sehen wir mit Sorge, dass der budgetierte Betrag von 12 Millionen Franken einmal mehr nicht ausgeschöpft worden ist. Wenn regelmässig am Ende des Jahres etwas übrig bleibt, muss Gegensteuer gegeben werden und zwar am Anfang des Jahres quasi überbucht werden. Wir weisen erneut darauf hin: Wenn wir über Jahre bei den Investitionen, insbesondere beim Werterhalt, Schmalspur fahren, hinterlassen wir den kommenden Generationen eine marode Infrastruktur. Das sind Schulden, die zwar nicht direkt in der Rechnung abgebildet werden und auf die man mit dem Finger zeigen kann, aber Schulden, die die nächste Generation teuer bezahlen muss. Die Rechnung stellt uns wie jedes Jahr vor ein „fait accompli“. Im Nachhinein kann nicht mehr daran herumgeschraubt werden und die SP-Fraktion wird aus diesen Gründen auch den Nachkrediten zustimmen.

Diese Rechnung ist aber auch die Grundlage für die Erstellung des nächsten Budgets. Und da möchten wir dem Gemeinderat mit auf den Weg geben, dass er sich nicht nur vom Grundsatz „wir haben kein Geld“ leiten lässt. Es ist entscheidend für die Gemeinde Köniz und für das Wohlergehen der Könizer Bevölkerung, dass hier nicht kurzfristig gedacht werden darf. Die SP-Fraktion wird auch die Gemeinde- und die Bestandesrechnung 2013 genehmigen.

Fraktionssprecherin Erica Kobel-Itten (FDP): „Noch einmal Glück gehabt“, ist man versucht zu sagen und aufzuatmen. Leider aber ist das Glück bei der Rechnung 2013 ein relativ schlechter Ratgeber und ein ganz unzuverlässiger Partner. Man kommt nicht umhin zu sagen, dass unsere Rechnung, auch wenn sie einigermaßen passabel daherkommt, wirklich sehr bedenklich ist. Ich sehe jedoch, dass wir hier alle gleicher Meinung sind. Ohne den Kunstgriff Dreispitz wäre ein grosser Verlust zu verzeichnen gewesen und deshalb muss genauer hingeschaut werden woran es liegt. Entgegen der SP-Fraktion sind wir aber der Meinung, dass der Gemeinderat tatsächlich richtige Transparenz gegeben hat und offen kommunizierte.

Zwei Punkte sind für die FDP-Fraktion wichtig: Zum einen die massiv tieferen Steuereinnahmen bei den natürlichen Personen. Genau das weist darauf hin, wie wichtig es gerade für unsere Gemeinde ist, dass wir Steuerzahler haben und erhalten können, die hohe Steuern bezahlen. In diesem Zusammenhang macht es durchaus Sinn, gerade im Wohnungsbau auch jene Bevölkerungsschichten ins Auge zu fassen, die uns diese hohen Steuern auch bezahlen.

Zum anderen haben wir den gestiegenen Sachaufwand näher betrachtet, der uns grosse Sorgen macht. Uns ist jedoch bewusst, dass ein Teil dieses Mehraufwands vor allem durch den Aufbau der Tagesschulen und Basisstufen entstanden ist. Wir stehen auch dazu, dass diese Investitionen im Bildungsbereich notwendig sind. Trotzdem wünschen wir uns hier in Zukunft mehr Budgettreue von der Verwaltung.

Alles im allem macht uns die Rechnung 2013 keine grosse Freude, auch wenn der Abschluss nach dem „Flick“ nun einigermaßen anständig daherkommt. Für die Rechnung 2014, vor allem aber für das Budget 2015, gilt es die Hausaufgaben zu erledigen und über die Bücher zu gehen. Weil – das haben wir heute Abend gehört – neue Ausgabeposten anstehen, das Tram, die Pensionskasse und noch viele andere. Wichtig zu erwähnen ist uns auch: Das Zauberwort heisst nicht „Steuererhöhung“.

Die FDP-Fraktion wird den Anträgen des Gemeinderats zustimmen.

Fraktionssprecher Andreas Lanz (BDP): Wir haben zur Kenntnis zu nehmen, dass das Ergebnis der Rechnung 2013 weit schlechter ausgefallen ist als budgetiert. Dank dem ausserordentlichen Ertrag konnte die Rechnung 2013 etwas geliftet werden und sie sieht damit etwas weniger dramatisch aus.

Die Gemeinde Köniz ist mit diesem schlechten Ergebnis nicht allein, vielen Gemeinden ergeht es im Moment so. Auch die tiefliegenden Gründe dafür sind allgemein bekannt. Dass es anderen auch schlecht geht, ist nur ein schwacher Trost, zeigt aber auch, dass in der Gemeinde Köniz nicht alles falsch gemacht worden ist und es sich nicht in erster Linie um ein hausgemachtes Problem handelt. Positiv ist zu werten, dass immerhin noch 4 Millionen Franken aus dem ausserordentlichen Ertrag für zusätzliche Abschreibungen verwendet wurden, was die Rechnungen der kommenden Jahre entsprechend entlasten wird.

Die BDP-Fraktion wird der Rechnung 2013 und den weiteren Anträgen des Gemeinderats einstimmig zustimmen.

Fraktionssprecher Bernhard Lauper (SVP): Weil es sich bei der Beratung der Rechnung 2013 um Vergangenheitsbewältigung handelt, und sich im Fall einer Ablehnung sicher keine konstruktiven Lösungsansätze ergeben, wird sich die SVP-Fraktion der Abstimmung zur Rechnung 2013 enthalten.

Wie weit der Wille geht, die Stimmbevölkerung vor grösseren Entscheidungen in falscher Sicherheit zu wiegen, auf diesen Punkt möchte ich noch eingehen. Wie „Simsalabim“ plötzlich ein sehr willkommener Geldsegen hergezaubert worden ist, wurde bereits erörtert. Die fehlenden Steuereinnahmen bei den natürlichen Personen müssen hier den grossen Sündenbock spielen. Dass die Steuereinnahmen sehr schwierig vorauszusagen sind, anerkenne ich. In der Planung ist man jedoch offensiv davon ausgegangen, dass die Einnahmen stetig steigen werden, begründet mit der Bevölkerungsentwicklung in der Gemeinde Köniz. Betrachte ich jedoch die effektiven Steuereinnahmen der letzten drei Jahre, stelle ich fest, dass sich die Steuererträge im Schnitt auf 105,5 Millionen Franken belaufen. Das Jahr 2013 liegt mit 106,7 Millionen Franken bereits über dem Schnitt, leider aber unter den budgetierten 110 Millionen Franken. Der Verdacht kommt bei mir auf, dass sich die Steuereinnahmen den geplanten Aufwänden anzupassen haben. Logisch und richtig wäre jedoch der Ansatz, dass sich die Ausgaben nach den Einnahmen zu richten haben und die so genannte Kostenführerschaft als Prinzip dienen könnte. So mache ich es, wenn ich bei mir im Geschäft budgetiere. Aus den Erkenntnissen der vorliegenden Rechnung werden, gemäss der neuesten Version des Finanzplans, die künftigen Steuereinnahmen um jährlich 5 Millionen Franken gesenkt.

Was uns an neuen Ausgaben bevorsteht, wurde heute bereits mehrmals erwähnt. Der Eigenfinanzierungsgrad von heute mageren 6 Prozent wird demzufolge weiter sinken, in der Geschäftswelt wäre unsere Kreditwürdigkeit stark infrage gestellt. Die zunehmende Verschuldung durch die hohen ausserordentlichen Ausgaben sowie die rückläufigen Steuereinnahmen werden, auch das habe ich bereits erwähnt, dazu führen, dass der Steuerfuss um mindestens 0,5 bis 1 Steuerzehntel steigen wird. Das ist keine sehr prominente Massnahme, beim herrschenden Ausgabeverhalten jedoch leider notwendig. Die Steuererhöhung wird, so glaube ich, leider wahrscheinlich früher eintreffen als ich Freude am Tram haben werde.

Abschliessend fordert die SVP-Fraktion den Gemeinderat und die Verwaltung dazu auf, in Zukunft nur noch transparente und effektive Jahresabschlusszahlen vorzulegen sowie, dass grosse Investitionen sofort in den Finanzplan aufgenommen werden, damit wir Klarheit über die Lage des Könizer Haushalts erhalten.

Fraktionssprecherin Iris Widmer (GLP): Wir danken dem Gemeinderat für die Vorlage der Rechnung 2013 und für die geleistete Arbeit und halten fest, dass die Fraktion der Grünen den Anträgen des Gemeinderats zustimmen wird.

Auch uns bereiten die Steuerausfälle Sorgen. Das war der Grund, weshalb wir das Gespräch mit der Gemeinde gesucht haben. Wir wurden freundlich empfangen und liessen uns die Lage erklären. Man erklärte uns die Herausforderungen bei der Planung eines Gemeindebudgets, dass enorm viele Faktoren zusammenspielen müssen, dass einiges aufgrund der Unvorhersehbarkeit nicht berücksichtigt werden kann. Gerade hinsichtlich der Mindereinnahmen bei den Steuern kann zum einen festgehalten werden, dass es sich um den Wegfall von sehr wenigen Steuerpflichtigen handelt, die seit je sehr viele Steuern in der Gemeinde bezahlt haben. Es handelt sich um ein unvorhersehbares Ereignis, das nicht budgetiert werden kann. Zum anderen haben Änderungen der Steuergesetzrevision – Unternehmenssteuerreform 2, Erhöhung des Kinderabzugs, Erhöhung des Betreuungsabzugs – Auswirkungen auf die Steuereinnahmen. Die Berechnung von Mindereinnahmen ist keine exakte Wissenschaft, es müssen Annahmen getroffen und Prognosen gemacht werden. Diese sind zu optimistisch ausgefallen. Es ist jedoch nicht so, dass nur die Gemeinde Köniz Mühe mit der Berechnung hätte, das kann auch dem Bund passieren; denken wir nur an die Unternehmenssteuerreform.

Unser Fazit: Es ist ein Zusammenfallen von unglücklichen Umständen und wir gehen davon aus, dass dies im nächsten Jahr nicht wieder der Fall sein wird.

Hie und da wird der Umgang mit der Abschreibung der Aufwertung aus dem Dreispitz kritisiert. Die Vorgehensweise ist in unseren Augen legitim. Sie ist innerhalb der zulässigen buchhalterischen Spielräume und wurde von der externen Finanzkontrolle nicht beanstandet. Wir begrüssen das Vorgehen. Es mildert den Druck auf die laufende Rechnung und auch auf das Budget. Selbstverständlich – das ist dem Gemeinderat bewusst – entbindet dies nicht von der Pflicht, eine ausgeglichene Rechnung anzustreben.

Eine Anmerkung: Hie und da wird der Vergleich Gemeinde – Privatunternehmen angestellt, die Gemeinde müsse genau so handeln wie ein Privatunternehmen. Wir halten diesen Vergleich für unangebracht. Ein demokratisch legitimes Gemeinwesen und ein Privatunternehmen unterscheiden sich fundamental. Eine Gemeinde muss, im Unterschied zu einem Privatunternehmen, demokratisch legitimierte öffentliche Aufgaben erfüllen und dies für alle. Sie kann unrentable Geschäftszweige nicht einfach abtosseln.

Gemeindepräsident Ueli Studer (SVP): Ich danke Ihnen für die Würdigung der Rechnung 2013 zu so später Stunde. Ich danke der Finanzkommission und ihrem Präsidenten, Hugo Staub, für die Prüfung der Rechnung und die Arbeiten, die wir zusammen begonnen haben. Ich hoffe, dass wir nicht allzu „bucklig“ verhandeln werden.

Die Rechnung 2013 schliesst offiziell mit einem Aufwandüberschuss von 580'858 Franken ab, was bei einem Umsatz von 213 Millionen Franken rund 0,3 Prozent entspricht. Die Finanzen scheinen auf den ersten Blick einigermaßen im Lot zu sein, allerdings beurteilt der Gemeinderat selber – das war zu lesen – das Rechnungsergebnis als schlecht. Dies im Wissen darum, dass wir im abgelaufenen Rechnungsjahr einen massiven Einbruch bei den Steuererträgen der natürlichen Personen haben und nur dank dem einmaligen Aufwertungsgewinn für das Areal Dreispitz die Rechnung 2013 einigermaßen akzeptabel ausgefallen ist. Zu diesen beiden ausserordentlichen Ereignissen, Steuererträge und Aufwandsgewinn, bringe ich einige Anmerkungen an.

Zu den Steuererträgen: Die Budgetierung von Steuererträgen ist keine exakte Wissenschaft und jährlich sind Abweichungen festzustellen. Unsere Steuerverwaltung erachtet eine Abweichung bis zu 5 Prozent oder 5 Millionen Franken als nichts Aussergewöhnliches. Allerdings sind die Abweichungen mehrheitlich nicht bei den Steuererträgen der juristischen Personen entstanden, sondern bei den natürlichen Personen. Wir haben jedoch 2009 erlebt, dass bei den juristischen Personen ein Einbruch von 10 Millionen Franken zu gewärtigen war. Der grosse Einbruch bei den Einnahmen aus den Steuererträgen der natürlichen Personen erschreckte uns schon, weil er nicht so zu erwarten war. Dieser Einbruch muss analysiert werden. Die Analyse besteht aus vier Punkten. Der erste: Ungefähr 1 Million Franken Steuerausfall aufgrund eines Wegfalls von guten Steuerzahlern. Der zweite: Der Ausfall aufgrund der Steuergesetzrevision wurde von uns unterschätzt, 3 Millionen Franken. Der dritte: Weniger Ertrag aus den Vorjahresnachträgen, 1,3 Millionen Franken. Der vierte: Ein hoher Rückstellungsbedarf für Teilungen zulasten der Gemeinde Köniz, 1,6 Millionen Franken. Aber auch bei den Steuererträgen, das erwähnte Hugo Staub vorhin, gibt es erfreuliche Nachrichten: Die Steuerteilungen bei den juristischen Personen sind besser ausgefallen als budgetiert und das besagt, dass die Wirtschaft gut läuft.

Bei der Grundstückgewinnsteuer konnte mit der Realisierung von 2 Millionen Franken ein Erfolg verbucht werden. Trotzdem liegen wir bei den Steuereinnahmen unter den Erwartungen.

Zum Aufwertungsgewinn: Dem unerwarteten Ausfall bei den Steuererträgen steht ein ausserordentlicher einmaliger Aufwertungsgewinn aus dem Areal Dreispitz gegenüber. 2013 wurde der Baurechtsvertrag abgeschlossen und der Baubeginn wurde schneller als erwartet umgesetzt. Dadurch konnte der Baurechtszins bereits ab 2013 verlangt werden und die gesamte Aufwertung von rund 8,1 Millionen Franken muss, auf Anraten der Revisionsstelle, im Berichtsjahr 2013 erfolgen. Der Gemeinderat hatte vier Möglichkeiten dazu. Die erste: Keine Aufwertung, also ein Defizit von 4,6 Millionen Franken und dafür stille Reserven bilden. Die zweite: Eine volle Aufwertung, was beim Rechnungsabschluss einen Gewinn von 3,5 Millionen Franken ergeben hätte. Die dritte: Aufwertung, volle Abschreibung, was sich auf das Defizit ausgewirkt hätte, dafür grössere Abschreibungen auf dem Verwaltungsvermögen. Die vierte: Die Aufwertung und nur teilweise Neutralisation durch Abschreibungen. Der Gemeinderat entschied sich für die vierte Möglichkeit als Kompromiss.

Die positiven Punkte zur Rechnung 2013: Sie zeigt neben dem Aufwertungsgewinn andere erfreuliche Erkenntnisse auf. Der Personalaufwand konnte tiefer als budgetiert abgeschlossen werden und die Passivzinsen sind normal gesunken.

Zum Vergleich mit anderen Gemeinden: Man soll sich nicht immer mit anderen Gemeinden vergleichen, manchmal wird jedoch vom Parlament verlangt, man solle sich mit anderen Gemeinden vergleichen. Ich vergleiche die Gemeinde Köniz hier mit anderen Gemeinden: Nicht nur die Gemeinde Köniz leidet unter den tiefen Steuereinnahmen 2013. Die Steuergesetzrevision des Kantons Bern und die tiefen Teuerungsraten bewirken, dass generell fast kein Zuwachs beim Steuersubstrat erzielt wird. Gleichzeitig nehmen die Belastungen der nur teilweise beeinflussbaren FILAG-Aufwendungen zu; in den letzten Jahren überproportional. Nicht zuletzt deshalb weisen von den 25 Regionsgemeinden 80 Prozent ebenfalls ein Defizit in der Rechnung 2013 aus.

Zum Ausblick: Ich hätte mir in meinem ersten Jahr als Gemeindepräsident sehr gerne ein besseres Rechnungsergebnis gewünscht. Das schlechte Ergebnis muss als Herausforderung betrachtet werden und darf nicht per se zu Hysterie in Finanzfragen führen. Wir wollen schauen, ob sich die Ertragsausfälle weiter fortsetzen. Sollte dem so sein, kann man der Meinung sein, dass es sich um eine Trendwende handelt. Der Gemeinderat wird die Entwicklung weiter aufmerksam verfolgen. Die Gemeinde Köniz steht in einem dynamischen Prozess, die Ortsplanungsrevision, das Tramprojekt TRB – über das wir heute beraten haben -, die Überbauungen Ried-Niederwangen und Klein-Wabern. Alle diese Projekte dürfen als Jahrhundertprojekte bezeichnet werden und diese benötigen Vorinvestitionen personeller und finanzieller Art. Eine zukünftige Generation wird dereinst –das hoffe ich – von diesen Leistungen profitieren können. In der Zwischenzeit muss jedoch mit einer vorsichtigen Finanzpolitik und Finanzplanung der Spagat zwischen erwünschter Entwicklung der Gemeinde Köniz und seriöser Finanzpolitik noch gefunden werden. Ich werte dies als grosse Herausforderung, welcher sich der Gemeinderat im laufenden und in den kommenden Jahren stellen muss, ebenso das Parlament. Der Tanker Köniz fährt, die Frage ist: In welche Richtung steuern wir den Tanker? Man muss sich auch fragen, ob dieser Tanker auch ein wenig zum Bremsen gebracht werden darf oder ob man nach rechts oder links abbiegen muss oder ob man ihm mehr Betriebsstoff geben muss. Darüber werden wir in der nächsten Zeit diskutieren müssen.

Zu Annemarie Berlinger-Staub: Wir sind nicht immer derselben Meinung, wenn sie mir jedoch Intransparenz vorwirft, indem sie sagt, die Unklarheit in Bezug auf den Aufwertungsgewinn sei erst durch den Präsidenten der Finanzkommission aufgeklärt worden: Hugo Staub hat in seinem Votum Folgendes erwähnt. „Ich halte hier fest, dass an der entsprechenden Sitzung der Finanzkommission der zweite Satz des Gemeindepräsidenten lautete: „....dass die Rechnung 2013 nur dank der Art und Weise wie man mit dem Aufwertungsgewinn umgegangen ist, so vorliegt und dass sie sonst noch wesentlich schlechter ausfallen würde. Man machte kein Geheimnis daraus und versuchte nie, irgendetwas zu verstecken.“ Das ist alles andere als intransparent.

Zu Kritik in Bezug darauf, dass die Investitionen nicht voll ausgeschöpft worden sind: Das ist richtig. Aber auf Seite 16 waren im Investitionsplan 2013 Ausgaben von 17,4 Millionen Franken geplant. Davon sind 91,6 Prozent ausgeschöpft worden. Der Realisierungsgrad bei den Investitionen zulasten der Steuern beträgt 98,6 Prozent. Bei den Investitionen für die Spezialfinanzierung hat Annemarie Berlinger-Staub Recht, aber in diesem Bereich werden immer wieder Projekte verschoben. Die Investitionsplanung ist gut gemacht worden.

Christian Roth (SP): Ich weise Gemeindepräsident Ueli Studer auf Seite 22 der Rechnung 2013 hin: Der Investitionsanteil der Gemeinde Köniz liegt gemäss Tabelle stets bei leicht über 8 Prozent. Gemäss den vom AGR vorgegebenen Werten handelt es sich dabei um einen schwachen Investitionsanteil. Auch wenn wir unsere geplanten Investitionen erfüllen, liegt die Investitionstätigkeit stets unter den vom Kanton abgegebenen Empfehlungen für den Erhalt der Gemeindeinfrastruktur. Die SP-Fraktion weist hier einmal mehr darauf hin, dass der Investitionsanteil in Zukunft stärker in den Fokus genommen werden muss.

Beschluss

1. Das Parlament bewilligt folgende Nachkredite für das Rechnungsjahr 2013:

1720.332	Übrige Abschreibungen	CHF 4'078'485.10
3750.314	Dienstleistungen Dritter für den baulichen Unterhalt im Dienstzweig Anlagen und Sport	CHF 205'968.50
4620.314	Dienstleistungen Dritter für den baulichen Unterhalt bei der Bewirtschaftung des Finanzvermögens	<u>CHF 262'675.35</u>

TOTAL Nachkredite Parlament CHF 4'547'128.95

(abgegebene Stimmen: 29 Stimmen dafür)

Beschluss

2. Die Gemeinderechnung 2013, die bei Erträgen von CHF 212'197'340.13 und Aufwendungen von CHF 212'778'198.24 mit einem Aufwandüberschuss von CHF 580'858.11 abschliesst, wird genehmigt.

3. Die Bestandesrechnung, die per 31. Dezember 2013 mit Aktiven und Passiven von je CHF 273'612'129.62 abschliesst, wird genehmigt.

(abgegebene Stimmen: Einstimmig)

6. Verwaltungsbericht 2013

Genehmigung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben.

7. „Bedarfsgerechtes Angebot zur Betreuung von Tagesschulkindern während der Schulferien“ – Antrag Planungsbeschluss

Beschluss; Direktion Bildung und Soziales und Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

8. „Erhöhung des jährlichen Beitrags für die Könizer Bibliotheken“ – Antrag Planungsbeschluss

Beschluss; Direktion Bildung und Soziales und Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben.

9. „Köniz sozial: Frühförderung von Kindern sicherstellen - auch bei knappen Finanzen“ – Antrag Planungsbeschluss

Beschluss; Direktion Bildung und Soziales und Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

10. Erneuerung Informatikinfrastruktur an Könizer Schulen

Kredit; Direktion Bildung und Soziales

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

11. Kreditabrechnungen

Kenntnisnahme; Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

12. 1403 Postulat (SP) „Abgangsentschädigung der Könizer Gemeinderäte im Vergleich mit anderen Gemeinden von ähnlicher Grösse“

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

13. 1401 Motion (Grünliberale) "Senkung der Abgangsentschädigung des Gemeinderats"

Beantwortung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

14. 1407 Interpellation (Iris Widmer, Grüne) „Opfer von fürsorgerischen Zwangsmassnahmen“

Beantwortung; Direktion Präsidiales und Finanzen

Die Beratungen zu diesem Traktandum werden auf die Folgesitzung vom 30. Juni 2014 verschoben

15. Verschiedenes

Folgender Vorstoss ist neu eingereicht worden:

1412 Motion (Hansueli Pestalozzi, Grüne, Hanspeter Kohler, FDP, Casimir von Arx, GLP)
„Bildungsvielfalt auf der Könizer Oberstufe“

Gemeinderätin Rita Haudenschild (Grüne): Zum Stichwort Selhofen: Ich lade Sie am 15. September 2014 vor der Parlamentssitzung zu einer Besichtigung ein. Wir sind zurzeit an der Sanierung der Grundwasserfassung. Im Gebiet Selhofen sind umfassende Auenschutz- und Hochwasserschutzmassnahmen durch den Kanton am Werden. Wir möchten Ihnen diese Arbeiten zeigen und würden uns über eine Teilnahme freuen.

Die Einladung wird erst nach den Sommerferien erfolgen. Wir möchten Sie ca. ab 15.30 h einladen. Vor der Parlamentssitzung wird dann noch ein kleiner Imbiss erfolgen.

Fritz Hänni (SVP): Im Raum Gasel kursiert derzeit das Gerücht, dass der Kindergarten im Saalbau geschlossen werde. Die Bewohnenden von Gasel würden dies sehr bedauern, haben doch die Gasler vor 45 Jahren zusammen mit der Gemeinde den Saalbau und den Kindergarten realisiert. Mit viel Fronarbeit wurde das Projekt damals realisiert. Der Ortsverein Gasel erwartet eine schriftliche Stellungnahme der Gemeinde.

Christian Roth (SP): Kürzlich entnahm ich meinem Briefkasten einen Flyer mit folgendem Wortlaut: „Gute Nachricht für Ihre Kinder“ und auf der Rückseite stand: „Freie Kita-Plätze für Kinder ab 8 Wochen“. Ich frage den Gemeinderat: Wie ist es erstens möglich, dass für Kinder aus der Gemeinde Köniz freie Plätze vorhanden sind, während dem meines Wissens auf der Warteliste zwischen 300 und 400 Kinder auf einen Kita-Platz warten? Sollten dies zweitens freie Kita-Plätze der privaten Kibe sein, folgende Frage: Bedeuten die offenen Plätze, dass die privaten Kita-Plätze für eine breite Bevölkerungsschicht nicht bezahlbar sind und deshalb frei bleiben? Wenn dem nicht so wäre und es sich um einen Fehlalarm handelt, welche Gründe kann es geben, dass ein Kita-Anbieter über freie Plätze verfügt?

Gemeinderat Thomas Brönnimann (GLP): Den Flyer werde ich vor einer Beantwortung zuerst durchlesen. Die schriftliche Antwort werden wir vorbereiten.

Auch in Bezug auf den Kindergarten Gasel werden wir eine schriftliche Antwort vorbereiten. Zur Beruhigung der Betroffenen in Gasel kann ich mitteilen, dass es sich höchstwahrscheinlich um Gerüchte handelt. Die DBS hat zusammen mit der Schulleitung die Erziehungsdirektion des Kantons Bern um Folgendes ersucht: Aufgrund der hohen Anzahl Kindergartenkinder sollten zwei Klassen geführt werden, eine in Gasel und eine in Mengestorf. Falls das Gesuch von der Erziehungsdirektion jedoch abgelehnt wird und nur eine Klasse geführt werden könnte, müsste aus Platzgründen nach Mengestorf ausgewichen werden. So viel zur aktuellen Situation.

Im Namen des Parlaments

Stefan Lehmann
Parlamentspräsident

Verena Remund
Leiterin Fachstelle Parlament