

Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord
Kredit; Direktion Planung und Verkehr und Direktion Umwelt und Betriebe

Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament

1. Ausgangslage

Die BLS baut den Abschnitt Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord auf Doppelspur aus und erneuert im gleichen Zug den Bahnhof Wabern. Gemäss Eisenbahngesetz muss sich die Gemeinde Köniz an gewissen Kreuzungsbauwerken (Bahnübergänge, Unterführungen), an Leitungsquerungsbauwerken (Wasser-/Abwasserversorgung) sowie an einzelnen weiteren Projektlelementen finanziell beteiligen. Mit diesem Antrag wird das Parlament über jene Teilprojekte des Doppelspurausbaus, welche für die Gemeinde Köniz relevant sind, und über die jeweiligen Kostenbeiträge informiert.

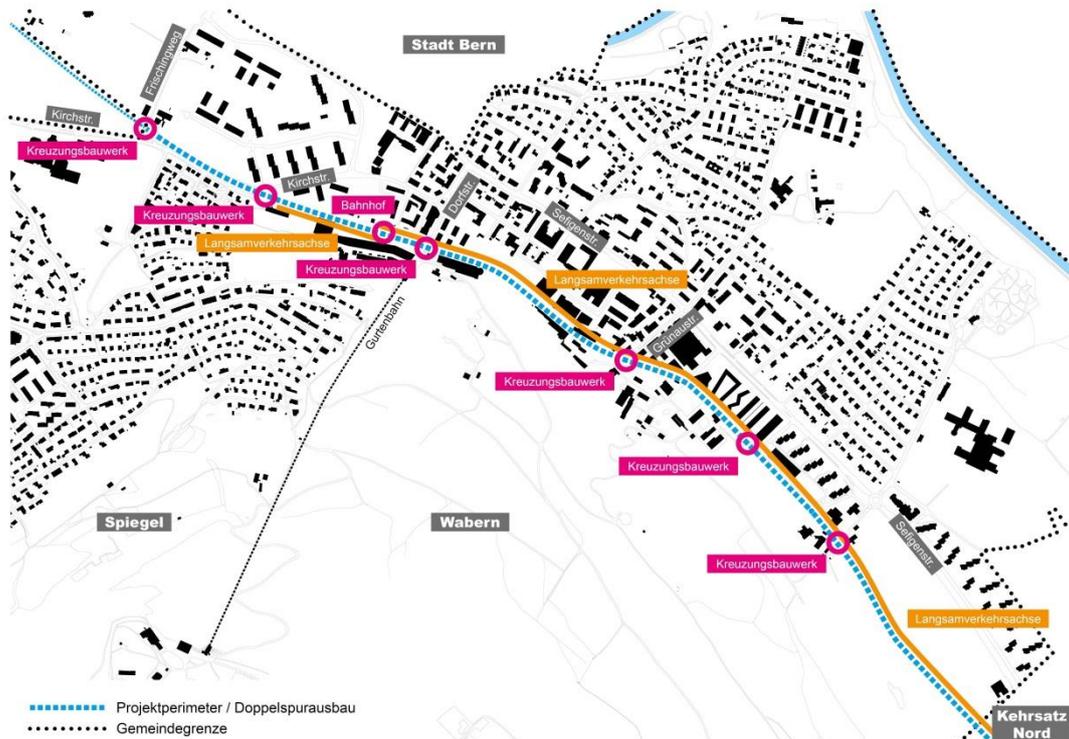


Abbildung 1: Übersicht Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord. Rot markiert sind die wesentlichen Teilprojekte, welche die Gemeinde Köniz betreffen.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament drei Kredite zur Bewilligung: Einen Kredit in der Höhe von CHF 2'123'000 (inkl. MWST) für den Gemeindeanteil Verkehr, einen Kredit in der Höhe von CHF 239'000 (exkl. MWST) für den Gemeindeanteil Wasserversorgung und einen Kredit in der Höhe von CHF 34'000 (exkl. MWST) für den Gemeindeanteil Abwasser. Zudem wird in diesem Antrag kurz über den Stand des Projekts Fuss-/Radweg Wabern – Kehrsatz und der Entwicklung des Areals Station Wabern informiert.

2. Projektentwicklung

Die Bahnstrecke Bern – Belp – Thun ist Teil der Berner S-Bahn. Die BLS transportiert auf dieser Strecke mit den S-Bahn-Linien S3/S31 und S4/S44 täglich weit über 10'000 Fahrgäste. Prognosen gehen von einer Verdoppelung dieser Zahl bis 2030 aus. Die einspurige Bahnstrecke Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord bietet zu wenig Kapazität und ist schon heute überlastet. Die sehr hohe Zugdichte hat zur Folge, dass durchfahrende Züge in Wabern regelmässig zum Stehen kommen, um die Kreuzung mit einem Gegenzug abzuwarten. Dies verlängert die Fahrzeit und gefährdet die Anschlüsse in Thun an den Fernverkehr. Aus diesen Gründen wird die einspurige Strecke zwischen Frischingweg und Kehrsatz Nord auf Doppelspur ausgebaut und stellenweise begradigt.

Im Zuge des Doppelspurausbaus wird der Bahnhof Wabern erneuert und modernisiert, die Kirchstrassenunterführung wird auf zwei Fahrspuren verbreitert. Weiter werden diverse Bahnübergänge, Unterführungen und Stützmauern angepasst. Eine neue BLS-Haltestelle Kleinwabern ist hingegen nicht Teil des Projekts, jedoch werden alle Vorkehrungen getroffen, damit der Bau der Haltestelle zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann.

Das Projekt Doppelspurausbau samt den begleitenden baulichen Erneuerungen und Sanierungen ist für Wabern prägend und bringt dem Ortsteil eine bedeutende Aufwertung. Ab 2015 stand die Gemeinde Köniz deshalb mit der BLS in engem Kontakt und pflegte einen regelmässigen und konstruktiven Austausch. Weil in diesem Grossprojekt zahlreiche Schnittstellen zwischen der Gemeinde und der BLS bestehen, waren Könizer Gemeindevertreter zusammen mit Vertretern der Gemeinde Kehrsatz in die Projektorganisation der BLS integriert. Die Gemeinde Köniz tauschte sich mit dem Wabern- und dem Gurtenbühl-Leist aus und brachte deren Haltungen in die Projektierung der Unterführung Kirchstrasse mit ein. Die BLS stand den Anliegen der Gemeinde stets offen gegenüber. Die vom Projekt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden jeweils rechtzeitig über Neuerungen informiert.

Am 31. Mai 2016 informierten die Gemeinde und die BLS an einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Gasthof Maygut in Wabern die interessierte Bevölkerung über das Projekt. Im Juli 2016 schloss die BLS die Projektierung ab, danach wurde das Plangenehmigungsverfahren (Baubewilligungsverfahren) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingeleitet und im Oktober / November 2016 die öffentliche Planaufgabe durchgeführt. Die im Rahmen der Auflage eingegangenen Einsprachen werden zurzeit bereinigt, das Plangenehmigungsverfahren steht vor dem Abschluss.

Die Bauarbeiten für den Doppelspurausbau auf der rund drei Kilometer langen Strecke und für die Modernisierung des Bahnhofs Wabern sollen im Frühling 2018 beginnen und dauern bis Ende 2020. Voraussetzung dafür ist die rechtzeitige Plangenehmigung durch das BAV. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 70 Millionen Franken. Finanziert wird das Projekt über die Leistungsvereinbarung der BLS mit dem Bund. Dem Eisenbahngesetz folgend muss sich die Gemeinde Köniz an der Erneuerung respektive Sanierung von einzelnen Kreuzungsbauwerken sowie an Leitungsquerungsbauwerken (Wasser-/Abwasserversorgung) finanziell beteiligen. Zudem fallen Kosten im Zusammenhang mit der Erneuerung des Bahnhofs Wabern und mit der Begründung einer Stützmauer auf Höhe Gurtenbühlquartier an.

Der beantragte Kredit «Gemeindeanteil Verkehr» besteht aus gebundenen und ungebundenen Kosten, die beantragten Kredite «Gemeindeanteil Wasserversorgung und Abwasser» besteht nur aus gebundenen Ausgaben.

Die gebundenen Ausgaben fallen aufgrund von gesetzlichen Verpflichtungen ohnehin an. Im Sinne der Einheit der Materie werden dem Parlament aber sämtliche Kreditanteile unterbreitet.

3. Finanzierung und Kostenteilergrundsätze

Grundsätzlich wird der Doppelspurausbau Frisingweg – Wabern – Kehrsatz Nord über die Leistungsvereinbarung der BLS mit dem Bund finanziert. Im Eisenbahngesetz (EBG) ist aber festgehalten, dass Strasseneigentümer (z.B. Gemeinden) unter bestimmten Umständen finanzielle Beiträge leisten müssen an Kreuzungsbauwerke oder für «besondere Begehren» (Art. 25ff EBG). Auch eine Kostenbeteiligung der Gemeinden bei Anpassungen oder Umleitungen von Werkleitungen ist im Eisenbahngesetz sowie einzelnen Vereinbarungen mit der BLS vorgesehen.

Nachfolgend werden die im Projekt Doppelspurausbau BLS angewandten Kostenteiler zwischen der Gemeinde Köniz und der BLS separat nach den Bereichen Strasse/Verkehr und Wasserversorgung und Abwasser dargelegt. Die Kostenteiler sind in einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde Köniz und der BLS Netz AG festgehalten.

3.1. Kostenteilergrundsätze Strasse/Verkehr

Der Regierungsrat des Kantons Bern präzisiert in seiner «Richtlinie über die Zuständigkeit bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr», in welchen Fällen sich Gemeinden an Bahnprojekten finanziell zu beteiligen haben. Für diesen Antrag sind folgende Punkte aus der Richtlinie des Kantons relevant:

Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen:

Betrieblich notwendige Anlagen sind Sache des ÖV und werden vom Bahnunternehmen finanziert – hier konkret von der BLS über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Hingegen sind Anlagen, die nicht oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, Sache der Gemeinde oder des jeweiligen Bestellers.

Bahnübergänge:

Die Zuständigkeit für die Sanierung von Niveauübergängen liegt bei den Bahnunternehmen, die Finanzierung ist Sache der Bahnen *und* der Strasseneigentümer.

Bei neuen Bahnübergängen oder Änderungen von bestehenden, noch nicht abbeschriebenen Bahnübergängen hat jene Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustands auslöst, die dadurch verursachten Kosten zu tragen (Verursacherprinzip). Erzielt die nichtverursachende Partei daraus Vorteile, so hat sie sich in angemessener Höhe an den Kosten zu beteiligen (Vorteilsanrechnung). Ist ein Bahnübergang hingegen abgeschrieben und muss er deshalb erneuert werden, entfällt das Verursacherprinzip. Erwachsen durch die Erneuerung keiner Partei Vorteile und entfällt somit auch die Vorteilsanrechnung, tragen in der Regel die Transportunternehmungen und die Strasseneigentümer je 50 % der Kosten. Dies entspricht der gängigen Praxis.

Umsteiganlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr:

Für Bike-and-Ride-Anlagen leistet der Kanton Beiträge. Als Grundregel tragen Gemeinden und Transportunternehmen je 50 % der verbleibenden Kosten nach Abzug der kantonalen Beiträge.

3.2. Kostenteilergrundsätze Wasserver-/Abwasserentsorgung

Im Projekt Doppelspurausbau basieren die Kostenteiler bei Leitungsquerungsbauwerken auf Vereinbarungen mit der BLS. Es gelten folgende Grundsätze:

- Sobald die BLS auf ihrer Parzelle (Gleistrasse) Arbeiten vornimmt und dadurch Werkleitungen (Wasser, Abwasser) der Gemeinde betroffen sind, muss die Gemeinde vollumfänglich für die Kosten aufkommen.

- Werden ausserhalb der BLS-Parzelle Werkleitungen tangiert, gilt das Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung. Das heisst: Die BLS bezahlt die Wertvernichtung einer Leitung, die Gemeinde den durch die Erneuerung der Leitung geschaffenen Mehrwert.

4. Teilprojekte Strasse/Verkehr

Nachfolgend werden jene Teilprojekte des BLS-Doppelspurausbau aus dem Bereich Strasse/Verkehr beschrieben, bei welchen eine Schnittstelle zur Gemeinde Köniz besteht. Bei jedem Teilprojekt wird der Kostenteiler zwischen BLS und Gemeinde begründet. Die Ingenieurhonorare sind in den Beträgen der Teilprojekte Strasse/Verkehr enthalten. Zudem wird deklariert, ob es sich für die Gemeinde Köniz um eine gebundene oder um eine ungebundene Ausgabe handelt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %. Die relevanten Teilprojekte Wasser-/Abwasserversorgung werden unter Ziffer 5 beschrieben.

4.1. Bahnübergang Frischingweg

4.1.1. Beschrieb / Funktion



Abbildung 1: Bahnübergang Frischingweg

Der Frischingweg zwischen Kirchstrasse und Seftigenstrasse ist für den Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Verbindung zur Stadt Bern und zur Haltestelle Schöneegg der Tramlinie 9. Der Niveauübergang über das BLS-Gleis befindet sich leicht unterhalb der Kirchstrasse und wurde 2004 saniert.

4.1.2 Vorhaben

Der Doppelspurausbau beginnt ca. 130 Meter nordwestlich des Frischingwegs (in Richtung ehemaliges Zieglerspital) mit der Spaltungsweiche. So muss auch der Bahnübergang Frischingweg auf Doppelspur ausgebaut werden. Als Folge davon wird der Frischingweg auf Seite Bauernhaus leicht angehoben. Der Flurweg entlang des Bahngleises muss verschoben werden. Im Rahmen der Projektierung wurden auch eine Unter- und eine Überführung geprüft, beide Varianten stellten sich aber als kaum realisierbar heraus.

4.1.3 Kostenteiler

Die BLS als Auslöserin des Projekts bezahlt den neuen Bahnübergang zu 100% (Verursacherprinzip). Der Gemeinde erwachsen keine Vorteile.

4.2. Begrünung Stützmauer Kirchstrasse

4.2.1. Beschrieb / Funktion



Abbildung 2: Stützmauer Kirchstrasse

Die Stützmauer zwischen Kirchstrasse und Bahngleise auf Höhe Gurtenbühlquartier wurde im Jahr 2011 neu erstellt und ist im Besitz der Gemeinde Köniz. Sie befindet sich in einem guten Zustand. Wie dem Bild entnommen werden kann, ist sie stark versprayed. Das Erscheinungsbild wird dadurch beeinträchtigt.

4.2.2 Vorhaben

Die Betonstützmauer soll mit einer Kletterpflanze berankt werden. Der Unterhalt ist gering.

4.2.3 Kostenteiler

Die Begrünung der rund 140 m langen Stützmauer ist ein Gestaltungselement und für die BLS betrieblich nicht notwendig. Sie entspricht einem Zusatzwunsch der Gemeinde und ist von dieser zu 100 % zu finanzieren (ungebundene Ausgabe). Die Kosten betragen CHF 50'000 (exkl. MWST). Der Wunsch einer Begrünung dieser Mauer wurde zudem mehrmals aus dem Quartier Morillon geäussert.

4.3. Kreuzungsbauwerk Kirchstrasse

4.3.1. Beschrieb / Funktion



Abbildung 3: Kreuzungsbauwerk Kirchstrasse

Die heute bestehende und 100-jährige Eisenbahnüberführung ist längst abgeschrieben. Der Engpass zwischen Wabern und Gurtenbühl ist unübersichtlich. Grosse Feuerwehrfahrzeuge und gewisse Busse können diese Stelle nicht passieren. Die Unterführung ist in einem schlechten Zustand. Das Trottoir verläuft talseitig, die Strassenüberquerung am Ende des Trottoirs auf die Seite Gurtenbühl ist ungünstig.

4.3.2 Vorhaben

Mit dem geplanten Doppelspurausbau wird die Bahnbrücke über die Kirchstrasse neu erstellt. Dadurch eröffnet sich der Gemeinde Köniz die Chance, die enge und unübersichtliche Strassensituation an diesem neuralgischen Punkt zu optimieren. Der Gemeinderat hat in einem Brief vom 15. November 2015 an die BLS seine Anforderungen an das neue Kreuzungsbauwerk mitgeteilt. Sie können erfüllt werden, die wichtigsten Neuerungen in der Übersicht:

- Der Strassenquerschnitt wird auf zwei Fahrspuren verbreitert.
- Das Trottoir wird auf die bergseitige Strassenseite verlegt. Das talseitige Trottoir und damit auch der Fussgängerstreifen auf Seite Gurtenbühlquartier können aufgehoben werden. Somit wird es künftig vom Steinhölzli bis zum Wabernstock und darüber hinaus ein durchgehendes Trottoir geben.
- Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h, das entspricht dem Temporegime in den Abschnitten vor und nach der Unterführung.

- Die Durchfahrt unter der Brücke wird auf 3,60 Meter erhöht, signalisiert wird eine Durchfahrtshöhe von 3,40 Metern (heute 3 Meter). So wird etwa der Feuerwehr die Durchfahrt ermöglicht, ohne dass die Kirchstrasse abgesenkt werden muss. Auch die Busse der Linie 29 werden die neue Unterführung einfacher befahren können. Grosse Lastwagen hingegen werden auch künftig von der Durchfahrt abgehalten. Gemäss Strassengesetz müsste die Durchfahrt mindestens 4,50 Meter hoch sein. Diese Höhe wäre jedoch nur mit einer Absenkung der Kirchstrasse zu erreichen, was massive zusätzliche Aufwendungen verursachen würde: Zum einen müsste die bestehende Hauptkanalisationsleitung abgesenkt werden, zum anderen müssten die Zufahrten und Zugänge auf die Kirchstrasse in diesem Bereich in der Höhe angepasst werden. Deshalb haben die Gemeinde, die BLS und das Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK II) die Beschränkung der Durchfahrtshöhe auf 3,60 Meter in gegenseitigem Einvernehmen festgelegt, obwohl die gesetzlich geforderte Höhe nicht eingehalten ist. Die Fundamente der Brücke werden aber angesichts der voraussichtlichen sehr langen Betriebsdauer dieses Bauwerks so ausgelegt, dass die Strasse zu einem späteren Zeitpunkt abgesenkt und so eine Durchfahrtshöhe von 4,50 Metern erreicht werden könnte. Eine spätere Realisierung von einer Durchfahrtshöhe von 4,50 Metern würde eine Baubewilligung sowie einen Kredit in der Kompetenz des Parlamentes nach sich ziehen. Der Wabern- und der Gurtenbühl-Leist unterstützen die signalisierte Durchfahrtshöhe von maximal 3,40 Metern. Die Auslegung der Fundamente auf 4.50 Meter wird jedoch kritisch beurteilt. Gegen das geplante neue Bauwerk wurde keine Einsprache erhoben.

Mit dem Ausbau der Kirchstrasse auf zwei Spuren und der optimierten Strassenführung wird die Sicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmenden erhöht. Durch die Verbreiterung der Strasse und den Ausbau auf Doppelspur wird das Bauwerk im Vergleich zu heute länger, breiter und höher.

4.3.3 Kostenteiler

Unter Berücksichtigung der unter Ziffer 3.1 aufgeführten Kostenteilergrundsätze ergeben sich bei diesem Bauwerk folgende Kosten für die Gemeinde:

Kostenelement	Kostenanteil Gemeinde	Betrag Gemeinde (CHF, exkl. MWST)
Unterführung/Brücke Kirchstrasse: Elemente wie Stützmauer oder Widerlager müssen unabhängig von der Durchfahrtshöhe oder der Strassenbreite praktisch gleich ausgeführt werden, es entsteht kein Mehrwert. Deshalb handelt es sich beim Kostenanteil der Gemeinde um eine gebundene Ausgabe. Baulich werden die Voraussetzungen geschaffen, um später allenfalls eine Durchfahrtshöhe von 4,50 Metern erreichen zu können.	50 % (gebunden)	980'000
Brückenplatte: Heute ist die Strasse unter der Brücke nur eine Fahrspur breit. Sie soll auf zwei Spuren erweitert werden. Weil die Brückenplatte einerseits wegen der zweiten Fahrspur und andererseits wegen dem zweiten Bahngleis länger und breiter ausgebildet werden muss, teilen sich die Gemeinde und die BLS die Kosten dieses Bauteils. Durch die verbreiterte Strasse entsteht für die Gemeinde ein Mehrwert, deshalb ist diese Ausgabe ungebunden.	50 % (ungebunden)	150'000
Fahrbahn, Unterbau Kirchstrasse: Die angrenzenden Teilstücke der Kirchstrasse im Bereich Unterführung wurden bei der Sanierung der Kirchstrasse im Abschnitt Gurtenbühl und Morillon bewusst ausgelassen. Im Rahmen des Brückenbaus müssen nun auch diese Strassenabschnitte im Bereich der Unterführung instandgestellt werden.	100 % (ungebunden)	240'000

Trottoir Kirchstrasse: Das Trottoir kann dank der Brückensanierung auf die gewünschte Quartierseite verlegt werden.	100 % (ungebunden)	80'000
Total Kreuzungsbauwerk Kirchstrasse		1'450'000

4.4. Bahnhof Wabern

4.4.1. Beschrieb / Funktion



Abbildung 4: Bahnhof Wabern

Der Bahnhof Wabern erfüllt den heutigen Standard und die Erwartungen der Kundinnen und Kunden an eine zeitgemässe S-Bahn-Station nicht. Der Zugang zum Mittelperron ist über eine Personenunterführung mit Treppen sowie über eine Treppe von der Dorfstrasse her möglich. Diese Zugänge sind nicht behindertengerecht und für Familien mit Kinderwagen ungeeignet. Der Mittelperron ist zu kurz und in der Breite ungenügend. Bei Grossveranstaltungen auf dem Gurten, bei denen die S-Bahn eine wichtige Zubringerfunktion übernimmt, kommt es regelmässig zu gefährlichen Situationen.

4.4.2 Vorhaben

Die BLS will den Bahnhof Wabern sanieren und aufwerten und zu einer modernen S-Bahn-Station umgestalten. Der Mittelperron wird durch zwei neue, teilweise überdachte Aussenperrons ersetzt, was den Vorstellungen der Gemeinde entspricht. Diese Massnahme bedingt komplett neue Perronzugänge. Die bestehende Treppe auf die Dorfstrassebrücke und die Personenunterführung vom heutigen Mittelperron zum Bahnhofgebäude werden abgebrochen. Dafür werden vom bergseitigen Aussenperron eine neue Treppe und ein Lift zur Dorfstrasse gebaut. Um für diese beiden neuen Bauwerke Platz zu schaffen, muss die Stützmauer gegen die Überbauung Quellfrisch auf einer Länge von rund 64 Metern teilweise zurückgebaut und ersetzt werden. Weiter wird eine neue, 7 Meter breite Personenunterführung mit behindertengerechten Rampen und Treppen gebaut. Die neue Unterführung kommt etwas weiter in Richtung Bern zu liegen als die heutige. Die bestehenden Schuppen und die Verloaderampe auf dem Bahnhofareal werden abgebrochen. Das Bahnhofgebäude selber wird erhalten, von seinen Anbauten befreit und saniert. Es werden zwei gedeckte Velo- und Mofaunterstände erstellt, welche insgesamt 105 Velo- und 15 Mofaabstellplätze bieten.

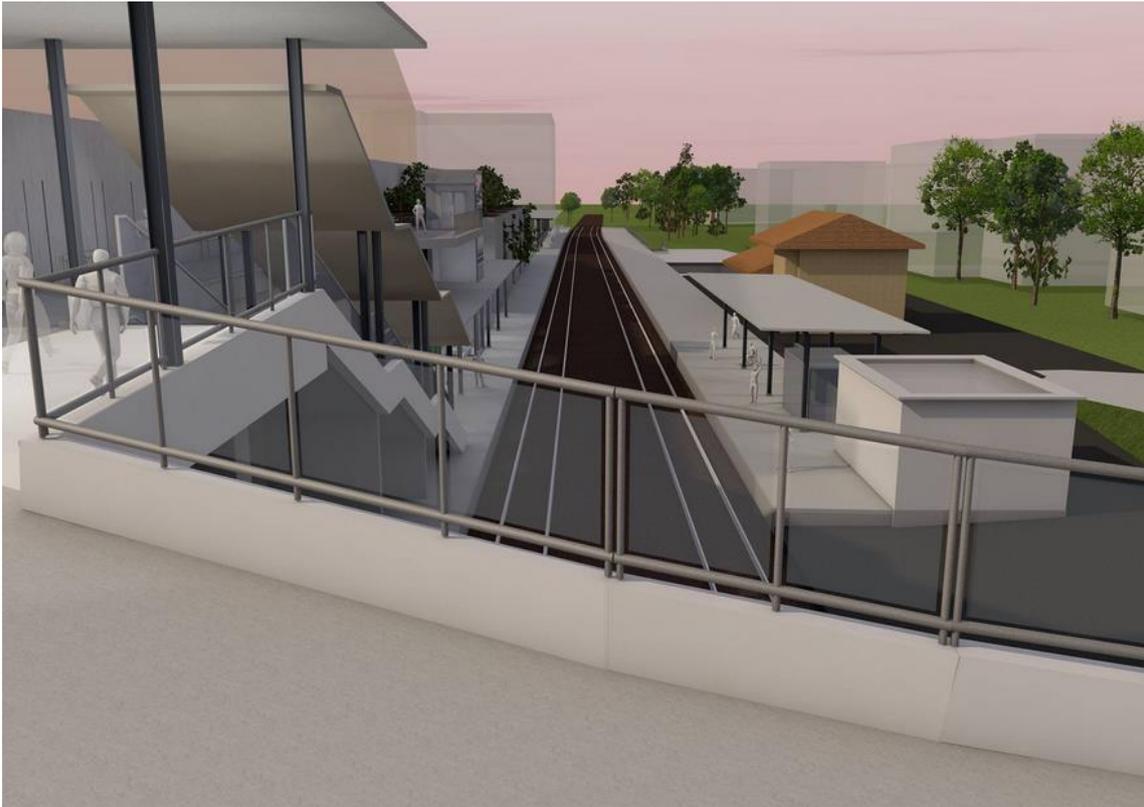


Abbildung 5: Visualisierung neuer Bahnhof Wabern von der Dorfstrassebrücke her gesehen

Der Bahnhofplatz und die Zufahrt sind nicht Gegenstand des Plangenehmigungsverfahrens. Sie werden bis zur Umsetzung des Masterplans «Areal Station Wabern» in einen provisorischen, zweckmässigen Zustand gebracht (siehe auch Ziffer 6.2).

4.4.3 Kostenteiler

Kostenelement	Kostenanteil Gemeinde	Betrag Gemeinde (CHF, exkl. MWST)
Tiefbau: Die Kosten für die Tiefbauarbeiten des Um- und Ausbaus Bahnhof Wabern gehen vollständig zulasten BLS, handelt es sich doch um betrieblich notwendige Anlagen.	0 %	0
Personenunterführung: Diese dient der Gemeinde vor allem im Hinblick auf den Masterplan «Areal Station Wabern» als Verlängerung der geplanten neuen Bahnhofstrasse und der direkten Erschliessung des Gurtenbühls und des Morillons (siehe auch Ziff. 6.2.). Der BLS wiederum dient der im Rahmen des Masterplans geplante direkte Anschluss des Bahnhofs an die Kirchstrasse dem Zugang der Bahnkunden zur Bahn. In der Frage des Kostenteilers haben die BLS und die Gemeinde Köniz von der im Eisenbahngesetz festgehaltenen Möglichkeit Gebrauch gemacht, individuelle Vereinbarungen zu treffen. So wird die Gemeinde Köniz einen Pauschalbeitrag von CHF 200'000.00 (exkl. MWST) an die Gesamtkosten von CHF 1.372 Mio. (exkl. MWST) für die neue Personenunterführung und deren Zugangswege auf dem Bahnareal leisten.	pauschal (ungebunden)	200'000

Neue Velo-/Mofaabbstellplätze (Bike-and-Ride-Anlagen): An diese leisten die Gemeinde sowie die BLS gemäss Richtlinie des Kantons je 50 % der verbleibenden Kosten nach Abzug der kantonalen Beiträge. Die Kosten für die Abbrucharbeiten gehen zulasten BLS.	48 % (ungebunden)	68'640
Total Bahnhof Wabern		268'640

4.5. Kreuzungsbauwerk Dorfstrasse

Die im Jahr 1982 erbaute Dorfstrassebrücke bleibt erhalten. Die bestehende Treppenverbindung zwischen Mittelperron und Brücke wird abgebrochen und durch eine neue Treppenanlage beim bergseitigen Brückenkopf ersetzt. Dadurch ergeben sich Anpassungen an der Brüstung. Die bestehenden Brückengeländer werden demontiert und durch Glasbrüstungen ersetzt. An diesen bahntechnischen und sicherheitstechnischen Anpassungen muss sich die Gemeinde finanziell nicht beteiligen.

Hingegen wurde im Rahmen der Sanierung Kirchstrasse/Dorfstrasse der Strassenbelag (inkl. Trottoirs) auf der Brücke bewusst nicht erneuert. Die Instandstellung des Belags auf der Dorfstrassebrücke erfolgt nach Vollendung der Bauarbeiten der BLS und in Koordination mit dem Drittprojekt Fuss-/Radweg Wabern - Kleinwabern. Der erforderliche Betrag ist Bestandteil des Kredits «Wabern; Dorfstrasse und Kirchstrasse – Sanierung und Neugestaltung Strasse und Wasserleitungersatz», der vom Parlament mit Beschluss vom 15. September 2014 bereits bewilligt wurde.



Abbildung 6: Dorfstrassebrücke – am unteren Ende zu sehen ist der Übergang vom bereits erneuerten Belag zum nicht erneuerten Belag.

Damit entstehen der Gemeinde aus dem Teilprojekt Kreuzungsbauwerk Dorfstrasse keine zusätzlichen Kosten.

4.6. Bahnübergang Grünaustrasse

4.6.1 Ausgangslage



Abbildung 7: Bahnübergang Grünaustrasse

Die Sicherungsanlage des Bahnübergangs Grünaustrasse stammte aus dem Jahr 1965 und hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Sie war störungsanfällig, die Steuerapparatur entsprach in gewissen Teilbereichen nicht mehr den gültigen Vorschriften und Verordnungen. Zudem wurde die Herstellung verschiedener Komponenten vor geraumer Zeit eingestellt und die Beschaffung von Ersatzteilen dadurch erheblich erschwert. Aus diesem Grund wurde die Sicherungsanlage des Bahnübergangs bereits 2016 komplett erneuert.

4.6.2 Kostenteiler

Die Erneuerung Bahnübergangs 2016 erfolgte unabhängig des Doppelspurausbaus. Die Gemeinde Köniz beteiligte sich gemäss der geltenden Praxis zu 50 % an den Kosten, weil weder das Verursacherprinzip noch die Vorteilsanrechnung Anwendung fanden. Der Kostenanteil der Gemeinde Köniz belief sich auf rund CHF 126'000 (exkl. MWST) und wurde in der Kompetenz des Gemeinderates bewilligt.

Die BLS muss nun aber den Bahnübergang noch auf Doppelspur verbreitern. Die Sicherungsanlagen wurden beim Umbau 2016 bereits auf Doppelspur vorbereitet, doch die Tiefbauarbeiten müssen noch erfolgen. Die BLS als Auslöserin dieser Massnahme muss die Arbeiten zu 100 % selber finanzieren (Verursacherprinzip).

4.7. Kreuzungsbauwerke Bächtelen, Schulheim Maiezyt und Lindenweg

Nach dem Bahnübergang Grünaustrasse in Richtung Kehrsatz folgen drei Unterführungen, welche vom Projekt Doppelspurausbau in unterschiedlicher Weise tangiert sind:

- Unterführung Bächtelen: Diese Wegunterführung ist in privatem Besitz, sie muss auf Doppelspur verbreitert werden.
- Unterführung Maiezyt: Die Wegunterführung wurde beim Bau in den 1990er-Jahren bereits auf Doppelspurbreite ausgelegt. Es sind nur geringfügige Anpassungen nötig.
- Unterführung Lindenweg: Die Personenunterführung beim Kinder- und Jugendheim Maiezyt inklusive Treppenaufgänge ist bereits auf Doppelspur vorbereitet. Es sind geringe Anpassungen notwendig.



Abb. 8: Unterführung Bächtele



Abb. 9: Unterführung Maiezyt



Abb. 10: Unterführung Lindenweg

Die Kosten im Zusammenhang mit diesen drei Kreuzungsbauwerken gehen zulasten BLS, allenfalls unter Kostenbeteiligung der privaten Eigentümer.

4.8. Seitenarm Seftigenstrasse entlang Migrol-Tankstelle Kleinwabern

4.8.1. Ausgangslage



Abb. 11: Seitenarm Seftigenstrasse

Der Seitenarm der Seftigenstrasse wird vom Kreisellindenweg bis zur Wiedereinmündung in die Seftigenstrasse im Einbahnregime geführt und weist keine Infrastruktur für Velofahrende auf. Das Wegstück vom Bächtelenweg entlang der Bahn bis zur Einmündung in den Seitenarm der Seftigenstrasse hingegen wurde kürzlich gebaut und ist bereits befahr- und begehbar.

4.8.2. Vorhaben

Im Zuge des Doppelspurausbaus BLS soll auf dem Seitenarm der Seftigenstrasse entlang der Bahn ein rund 2 Meter breiter Velostreifen in entgegengesetzter Richtung zur Einbahn markiert werden. So können Velofahrende, welche vom Bächtelenpark her kommen, entlang der Bahnlinie direkt zum Einkaufszentrum Kleinwabern gelangen. Die Sichtbeziehungen zwischen den Autolenkern und den entgegenkommenden Fahrzeugen ist sehr gut, Sicherheitsbedenken bestehen deshalb keine. Der Velofahrbereich soll nur markiert und nicht baulich abgetrennt werden; so wird verhindert, dass Fussgängerinnen und Fussgänger den Streifen benutzen. Möglich wird diese Massnahme, weil die BLS eine neue Stützmauer entlang des Bahntrassees baut und so die Strasse von 5,0 m auf 5,5 m verbreitert werden kann.

Velofahrende, welche in Einbahnrichtung verkehren (von Kleinwabern in Richtung Wabern), verkehren im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Bei einer Fahrbahnbreite von 3,5 m können Autos die Velofahrenden problemlos überholen. Fussgängerinnen und Fussgänger können auf diesem Abschnitt wie bisher die Fussverbindung zwischen Migrol-Tankstelle und Wohnüberbauung oder den Fussweg entlang der Seftigenstrasse nutzen.

4.8.3. Kostenteiler

Der Bau der neuen Stützmauer sowie die Anpassungen an den Böschungen gehen zu 100 % zulasten BLS. Ausserhalb des geplanten Stützmauerbereichs ist seitens der BLS keine Strassenrandanpassung erforderlich. Damit die Strassenverbreiterung auch ausserhalb des Stützmauerbereichs und damit durchgehend erfolgt, gehen diese Kosten zulasten Gemeinde. Dies macht einen Betrag von CHF 22'900 (exkl. MWST) aus. Dabei handelt es sich um eine ungebundene Ausgabe.

5. Teilprojekte Werkleitungen (Wasserver-/Abwasserentsorgung)

Die bestehenden Infrastrukturanlagen der kommunalen Wasserversorgung (WV) und Abwasserentsorgung (ABW) sind im Abschnitt Frischingweg – Lindenweg vielfach betroffen. Querende und teilweise im Nahbereich der Doppelspur längs verlaufende Leitungen müssen angepasst, Schachtbauwerke verschoben werden. Zudem muss die Bauwerks- und Betriebssicherheit während der ganzen Bauzeit mittels spezifischer Massnahmen garantiert werden.

Nachfolgend werden jene Teilprojekte des BLS-Doppelspurausbaus beschrieben, bei denen Werkleitungen der Gemeinde Köniz betroffen sind. Bei jedem Teilprojekt wird der Kostenteiler zwischen BLS und Gemeinde begründet (Grundsätze siehe Ziffer 3.2). Im Gegensatz zu den Verkehrsprojekten, sind bei den folgenden Kostenangaben im Bereich der Wasser- und Abwasserentsorgung die Ingenieurhonorare nicht enthalten. Sie werden in Ziffer 7.4 bzw. 7.6 separat aufgeführt. Bei den Kostenanteilen der Gemeinde Köniz handelt es sich stets um ein Kostendach und um gebundene Ausgaben. Die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10 %.

5.1. Querungen/Verlaufsänderungen von Trinkwasserleitungen

5.1.1. Frischingweg

Was wird gemacht?	Im Bahnbereich muss ein Schutzrohr verlängert, zudem muss ein Hydrant verschoben werden.
Kostenanteil WV	33 %
Begründung Kostenteiler	Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert.
Kosten WV	CHF 5'204 (exkl. MWST)

5.1.2. Kirchstrasse

Was wird gemacht?	Unter der Kirchstrasse im Bereich der Unterführung muss ein rund 80 Meter langes Teilstück der Wasserleitung erneuert werden.
Kostenanteil WV	100 %
Begründung Kostenteiler	Ein Teilstück der zu erneuernden Leitung befindet sich auf der BLS-Parzelle, dieses muss die Gemeinde vollumfänglich finanzieren. Das zweite Teilstück befindet sich nicht auf einer BLS-Parzelle, Kostenteilung gemäss Restwert. Dieser beträgt null, die Gemeinde muss deshalb auch dieses Teilstück zu 100 % selber finanzieren. Der Wasserleitungersatz im massgebenden Bereich wurde auf Grund des BLS-Projektes bei den Sanierungsarbeiten in der Kirchstrasse zurückgesetzt.
Kosten WV	CHF 29'700 (exkl. MWST)

5.1.3. Gurtenparking

Was wird gemacht?	In der Nähe des hinteren (östlichen) Endes des Gurtenparkings muss ein Schutzrohr im Bahnbereich verlängert werden.
Kostenanteil WV	100 %
Begründung Kostenteiler	Die Arbeiten finden auf der BLS-Parzelle statt und müssen deshalb vollumfänglich von der Gemeinde getragen werden.
Kosten WV	CHF 8'400 (exkl. MWST)

5.1.4. Kolma

Was wird gemacht?	Im Bereich der Firma Kolma AG muss ein Schutzrohr im Bahnbereich verlängert und ein Hydrant verschoben werden.
Kostenanteil WV	0 %
Begründung Kostenteiler	Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert.
Kosten WV	CHF 0

5.1.5. Grünaustrasse

Was wird gemacht?	Beim Bahnübergang Grünaustrasse muss im Bahnbereich ein Schutzrohr verlängert und ein 10 Meter langes Teilstück der Wasserleitung umgelegt werden.
Kostenanteil WV	0 %
Begründung Kostenteiler	Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert.
Kosten WV	CHF 0

5.1.6. Stiftung Bächtelen

Was wird gemacht?	Im Bächtelenweg müssen beide Wasserleitungen (Transportleitung Selhofen-Wabern, Stahl, DN 500 mm und Versorgungsleitung, Guss, DN 150 mm) sowie das Kabelschutzrohr mit Steuerungskabel unter dem Bahntrasse hindurch tiefer gelegt resp. erneuert werden. Ein Schacht aus Ortbeton wird aufgehoben.
Kostenanteil WV	76 %
Begründung Kostenteiler	Transportleitung: Die Arbeiten auf der BLS-Parzelle gehen zulasten Gemeinde (100 %). Bei den Arbeiten, welche nicht auf der BLS-Parzelle stattfinden, aber durch den Doppelspurausbau ausgelöst werden, erfolgt der Kostenteiler nach Restwert (Gemeinde Köniz 65 %). Versorgungsleitung: Die Arbeiten auf der BLS-Parzelle gehen voll zulasten Gemeinde (100 %). Bei den Arbeiten, welche nicht auf der BLS-Parzelle stattfinden, aber durch den Doppelspurausbau ausgelöst werden, erfolgt der Kostenteiler nach Restwert (Gemeinde Köniz 100 %, da Restwert gleich null).
Kosten WV	CHF 149'600 (exkl. MWST)

5.1.7. Maiezyt

Was wird gemacht?	Bei der Querung Maiezyt wird ein 16 Meter langes Teilstück einer Wasserleitung erneuert, zudem muss auch das Schutzrohr neu gebaut werden.
Kostenanteil WV	100 %
Begründung Kostenteiler	Ersatzneubau geht zulasten Gemeinde, Restwert gleich null.
Kosten WV	CHF 18'100 (exkl. MWST)

5.2. Querungen/Verlaufsänderungen von Abwasserleitungen

5.2.1. Bahnhof Wabern

Was wird gemacht?	Beim Bahnhof Wabern müssen drei Kanalisationsschächte tiefer gesetzt werden.
Kostenanteil ABW	58 %

Begründung Kostenteiler Zwei Kanalisationsschächte befinden sich auf einer BLS-Parzelle und müssen von der Gemeinde Köniz zu 100% finanziert werden. Die Arbeiten am dritten Schacht werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert (Gemeinde 31%).

Kosten ABW CHF 4'557 (exkl. MWST)

5.2.2. Dorfstrassebrücke

Was wird gemacht? Bei der Dorfstrassenbrücke wird ein 21 m langes Teilstück einer Abwasserleitung erneuert.

Kostenanteil ABW 100 %

Begründung Kostenteiler Die Leitung wird auf einer BLS-Parzelle erneuert und muss vollumfänglich von der Gemeinde Köniz finanziert werden.

Kosten ABW CHF 14'800 (exkl. MWST)

5.2.3. A. Bill AG

Was wird gemacht? Bei der A. Bill AG müssen ein knapp 3 m langes Teilstück einer Abwasserleitung und ein Kontrollschacht umgelegt werden.

Kostenanteil ABW 50 %

Begründung Kostenteiler Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert.

Kosten ABW CHF 4'050 (exkl. MWST)

5.2.4. Grünaustrasse

Was wird gemacht? Beim Bahnübergang Grünaustrasse müssen ein bestehender Abwasserkanal um ca. 5 m verlängert und ein neuer Kontrollschacht gebaut werden.

Kostenanteil ABW 38 %

Begründung Kostenteiler Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kostenteiler gemäss Restwert.

Kosten ABW CHF 2'812 (exkl. MWST)

5.2.5. Maiezyt

Was wird gemacht? Beim Bahnübergang Lindenweg müssen ein bestehender Abwasserkanal um ca. 2 m verlängert und ein neuer Kontrollschacht gebaut werden.

Kostenanteil ABW 44 %

Begründung Kostenteiler Die Arbeiten werden durch den Doppelspurausbau ausgelöst, finden jedoch nicht auf einer BLS-Parzelle statt. Kosten-

teiler gemäss Restwert.

Kosten ABW

CHF 3'564 (exkl. MWST)

6. Drittprojekte

6.1. Fuss-/Radweg Wabern – Kehrsatz

Mit dem Doppelspurausbau der BLS ergibt sich für die Gemeinde die Chance, zwischen dem Bahnhof Wabern und der Gemeindegrenze Kehrsatz einen neuen, rund 1,7 Kilometer langen Fuss- und Radweg zu realisieren. Dieser soll weitgehend entlang der Bahnlinie geführt werden und verschiedene Quartiere im Ortsteil Wabern besser an den Bahnhof Wabern und an die Schulanlagen Dorf und Morillon anbinden. Bis auf eine Engstelle im Bereich des Areals der Firma Kolma sind die Platzverhältnisse für ein solches Projekt ideal.

Zu diesem Vorhaben wurde vom 22. März bis zum 28. April 2017 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt, am 28. März 2017 fand im Schulhaus Morillon ein öffentlicher Informationsanlass statt. Der Grossteil der 50 Mitwirkungsbeiträge von Privaten, Parteien, Firmen und Organisationen war positiv. Für fast 80 % der Mitwirkenden entspricht diese Langsamverkehrsverbindung einem Bedürfnis (68 %) oder teilweise einem Bedürfnis (11 %). Die Eingaben wurden detailliert ausgewertet und wenn möglich berücksichtigt.

In einem ersten Schritt soll der Abschnitt Wabern Bahnhof bis Kleinwabern realisiert werden. Für diesen Abschnitt wurde das Bauprojekt so weit entwickelt, dass die Gesamtkosten bekannt sind. Zurzeit finden Abklärungen zu den Bundes- und Kantonsbeiträgen sowie den effektiven Kostenanteil der Gemeinde statt. Mit den betroffenen Landeigentümern finden zurzeit weiterführende Gespräche statt. Die Kreditbeschaffung und das Bewilligungsverfahren laufen separat und unabhängig vom vorliegenden Projekt Doppelspurausbau BLS. Das Vorhaben für die Langsamverkehrsverbindung ist jedoch eng mit der BLS koordiniert, die Realisierung erfolgt in Abhängigkeit des Terminplans für den Doppelspurausbau. Die beiden Bauprojekte können nicht gleichzeitig, aber unmittelbar nacheinander realisiert werden. Um die Synergien optimal nutzen zu können, soll jedoch eine Stützmauer im Bereich des Gebäudes des Schweizerischen Roten Kreuzes, die für den Fuss- und Radweg erforderlich ist, bereits mit dem Doppelspurausbau realisiert werden.

6.2. Areal Station Wabern

Das Areal Station Wabern spielt in der Siedlungsentwicklung von Wabern eine wichtige Rolle. In den Jahren 2013 bis 2015 hat die Gemeinde mit verschiedenen Fachplanern und unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften (BLS Netz AG und Parzelle Nr. 2500) einen Masterplan erarbeitet. Dieser diente als Grundlage für die Ausarbeitung eines behördenverbindlichen Bebauungs- und Erschliessungskonzepts (BEK) sowie zum Entwurf der besonderen Vorschriften zur neu vorgesehenen ZPP 2/4 «Areal Station Wabern». Das Areal soll in mehreren Etappen mit einer angemessen verdichteten, gemischt genutzten Überbauung entwickelt werden. Gleichzeitig werden die Erschliessung des Stationsareals sowie dessen Anbindung an die angrenzenden Quartiere verbessert.

Die Arealentwicklung erfolgt abgestimmt auf den Doppelspurausbau der BLS und den damit zusammenhängenden Umbau der Perronanlagen inkl. Perronzugänge. Die neue Erschliessung des Bahnhofs erfolgt ebenfalls gemäss der ZPP Nr. 2/4 «Areal Station Wabern», ist jedoch nicht Teil des vorliegenden Geschäftes. Der Bahnhofplatz wird im Zuge der Erneuerung der Station Wabern auf weiten Flächen lediglich in einen einfach gehaltenen, provisorischen Zustand gebracht. Die Fertigstellung erfolgt später im Rahmen der Umsetzung der ZPP Nr. 2/4 «Areal Station Wabern». Die öffentliche Mitwirkung zur Zone mit Planungspflicht ZPP Nr. 2/4 wird in Abstimmung mit den Arbeiten zur Ortplanungsrevision voraussichtlich im 1. Quartal 2018 stattfinden.

7. Finanzen

7.1. Grundsätzliches

Die Spezialfinanzierungen Wasser und Abwasser rechnen die Mehrwertsteuer effektiv ab. Der Kredit wird daher in beiden Bereichen exklusive MWST beantragt, da die anfallende MWST als Vorsteuerabzug geltend gemacht und nicht dem Kredit belastet wird. Die Finanzierung erfolgt über die reglementarischen Gebühren resp. aus den Spezialfinanzierungen Wasser und Abwasser. Da es sich um einen 1:1-Ersatz handelt, hat die Erneuerung der Leitungen keinen Einfluss auf den Wiederbeschaffungswert.

7.2. Kostenzusammenstellung Strasse/Verkehr

Nachfolgend die Kostenzusammenstellung Anteil Verkehr:

Kostenelement Strasse/Verkehr	gebundener Anteil [CHF]	ungebundener Anteil [CHF]
Bahnübergang Frisingweg	0	0
Begrünung Stützmauer Kirchstrasse	0	50'000
Kreuzungsbauwerk Kirchstrasse	980'000	470'000
Bahnhof Wabern	0	268'640
Kreuzungsbauwerk Dorfstrasse	Kredit Kirch-/Dorfstr	0
Bahnübergang Grünaustrasse	0	0
Kreuzungsbauwerke Bächtelen/Maiezyt/Lindenweg	0	0
Seitenarm Seftigenstrasse Kleinwabern	0	22'900
Zwischentotal 1	980'000	811'540
Reserve ca. 10%	98'000	81'682
Zwischentotal 2	1'078'000	893'222
MWST 7.7%	83'000	68'778
Zwischentotal 3	1'161'000	962'000
Gesamttotal Strasse/Verkehr	CHF 2'123'000	

7.3. IAFP Abteilung Verkehr und Unterhalt

Beim Budgetprozess für das Jahr 2018 waren keine Kosten bekannt. Die Beträge mussten in der Kontengruppe 2410.5640 vorsorglich und ohne Grundlagen eingestellt werden. Die voraussichtlichen Belastungen werden im Budgetprozess für das Jahr 2019 aufgenommen.

Jahr	Eingestellt IAFP 2018	Voraussichtliche Belastungen
2019	650'000	1 Mio
2020	1 Mio	600'000
2021	1 Mio	523'000
2022	1 Mio	-
Total	3.65 Mio	2.123 Mio

7.4. Kostenzusammenstellung Wasserversorgung

Nachfolgend die Kostenzusammenstellung Anteil Dienstzweig Wasserversorgung:

Interne Verrechnung Rohrlegearbeiten durch eigenes Personal CHF 10'000

Kostenelement Wasserversorgung	gebundener Anteil [CHF]	ungebundener Anteil [CHF]
Querung Frischingweg	5'204	0
Querung Kirchstrasse	29'700	0
Querung Gurtenparking	8'400	0
Querung Kolma	0	0
Querung Grünaustrasse	0	0
Querungen Stiftung Bächtelen	149'600	0
Querung Maiezyt	18'100	0
Planung und Bauleitung	27'160	
Zwischentotal exkl. MWST	238'164	0
Aufrundung	836	
Gesamttotal Wasserversorgung exkl. MWST	CHF 239'000	

7.5. IAFP Wasserversorgung

Jahr	Eingestellt IAFP 2018	Voraussichtliche Belastungen
2018	100'000	100'000
2019	200'000	139'000
Total	300'000	239'000

7.6. Kostenzusammenstellung Abwasser

Nachfolgend die Kostenzusammenstellung Anteil Dienstzweig Abwasser:

Kostenelement Abwasser	gebundener Anteil [CHF]	ungebundener Anteil [CHF]
Querungen Bahnhof Wabern	4'557	0
Querung Dorfstrassenbrücke	14'800	0
Querung A. Bill AG	4'050	0
Querung Grünaustrasse	2'812	0
Querung Maiezyt	3'564	0
Planung und Bauleitung	3'720	0
Zwischentotal exkl. MWST	33'503	0
Aufrundung	497	
Gesamttotal Abwasser exkl. MWST	CHF 34'000	

7.7. IAFP Abwasser

Beim Budgetprozess für das Jahr 2018 waren keine Kosten bekannt. Die Beträge wurden in der Kontengruppe 5600.5032 "Diverse Kanalsanierungen" vorsorglich und ohne Grundlagen eingestellt. Die voraussichtlichen Belastungen werden im Budgetprozess für das Jahr 2019 aufgenommen.

Jahr	Eingestellt IAFP 2018	Voraussichtliche Belastungen
2018	100'000	17'000
2019	100'000	17'000
Total	200'000	34'000

8. Weiteres Vorgehen / Termine

Die BLS wird, vorausgesetzt der rechtzeitigen Plangenehmigung im Frühling 2018, mit den Bauarbeiten beginnen. Gebaut wird wenn immer möglich unter laufendem Bahnbetrieb. Die Inbetriebnahme der Doppelspur ist für Ende 2019 geplant, die Abschlussarbeiten und der Projektabschluss sind auf Ende 2020 terminiert. Die BLS hat ein Kommunikationskonzept erarbeitet und wird die Bevölkerung über die anstehenden und laufenden Bauarbeiten fortlaufend informieren.

9. Folgen bei Ablehnung

Die gebundenen Ausgaben im Rahmen des Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord muss die Gemeinde Köniz dem Eisenbahngesetz folgend in jedem Fall leisten. Lehnt das Parlament den Gesamtkredit ab, wird der Gemeinderat über die gebundenen Ausgaben befinden. Die ungebundenen Ausgaben hingegen können nicht getätigt werden. Es ist damit zu rechnen, dass die Personenunterführung am Bahnhof Wabern durch die BLS nicht erstellt wird. Die beiden Aussenperrons wären nur über die Dorfstrassenbrücke miteinander verbunden. Es werden keine neuen und zusätzlichen Velo- und Mofaabstellplätze am Bahnhof Wabern erstellt. Das Kreuzungsbauwerk Kirchstrasse würde von der BLS vermutlich wie geplant ausgeführt, die zweite Fahrspur unter der Brücke sowie die Sanierung der angrenzenden Strassenflächen könnten aber nicht realisiert werden.

Mit den ungebundenen Ausgaben werden Massnahmen finanziert, welche zur Aufwertung und Attraktivität des Ortsteils Wabern beitragen. Ein Nein des Parlaments käme einer verpassten Chance gleich, im Zuge des Projekts Doppelspurausbau BLS mit verhältnismässig geringen Beträgen eine grosse Wirkung zu erzielen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung des BLS-Projekts Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord wird ein Kredit von CHF 2'396'000.00 bewilligt. Dieser setzt sich aus folgenden Anteilen zusammen:

- Gemeindeanteil Verkehr: CHF 2'123'000 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2410.5640.0308, «Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord»
- Gemeindeanteil Wasserversorgung: CHF 239'000.00 (exkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 5550.5031.4300, «Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord»
- Gemeindeanteil Abwasser: CHF 34'000.00 (exkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 5600.5032.1300, «Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord»

Dieser Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Köniz, 13. Dezember 2017

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Folgekostenformular Verkehr
2. Folgekostenformular Wasserversorgung
3. Folgekostenformular Abwasser



FOLGEKOSTEN nach HRM2

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

Art. 58 GV (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)

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

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

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):

Konto Nr. 2410.5640.0308, Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord», Gemeindeanteil Verkehr

Beträge in CHF

= Eingabefelder !!!

BRUTTOKREDIT: 2'123'000.00

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr):

2020 = Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe ab Zeile 54, Spalte J)

INVESTITIONSTRANCHEN:

	1'000'000	600'000	523'000
--	-----------	---------	---------

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:

Abschreibungen ab Betrieb 53'075

(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)

Fremdfinanzierungszinsen 8'492

(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)

Betriebskosten

Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.) 0

Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart) 0

oder

Sachaufwand (z. B. Unterhalt, Miete etc.)

Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart)

abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten

Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)

wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand)

Total Folgekosten

0	2'000	5'200	60'521	61'567
----------	--------------	--------------	---------------	---------------

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF = Eingabefelder

INVESTITIONSOBJEKT:

Konto Nr. 5550.5031.4300, Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord», Gemeindeanteil Wasserversorgung

BRUTTOKREDIT: 239'000.00

<u>JAHR</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Kapitalkosten (des Restwertes)

Lebensdauer der Anlage

Abschreibungen *)

Zinsausfall auf Eigenkapital

(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)

80 Jahre

1.25%

0.0%

Betriebskosten

Sachaufwand (z. B. Unterhalt)

Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)

abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten

Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)
wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)

Total Folgekosten

2'988	2'988	2'988	2'988	2'988	2'988	2'988
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

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

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF = Eingabefelder

INVESTITIONSOBJEKT:

Konto Nr. 5600.5032.1300, Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord Gemeindeanteil Abwasser

BRUTTOKREDIT: 34'000.00

<u>JAHR</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Kapitalkosten (des Restwertes)

Lebensdauer der Anlage	425	425	425	425	425	425
Abschreibungen *)	1.25%					
Zinsausfall auf Eigenkapital	0.0%					

(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)

Betriebskosten

Sachaufwand (z. B. Unterhalt)	0	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)	0	0	0	0	0	0

abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten

Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)	0	0	0	0	0	0
wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)	0	0	0	0	0	0

Total Folgekosten	425	425	425	425	425	425
--------------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

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