

Wabern; Fuss-/Radweg Wabern-Kehrsatz entlang S-Bahn

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Wabern und Kleinwabern haben in den vergangenen Jahren ein starkes Wachstum erfahren – die Überbauungen Bächtelenpark und Quellfrisch, die Verdichtung Nessleren sowie die abgeschlossenen und aktuell geplanten Schulhauserweiterungen sind Beispiele für diese Entwicklung. In den kommenden Jahren steht mit dem Areal Station Wabern und den angedachten Siedlungsentwicklungen in Kleinwabern ein weiteres Wachstum bevor.

Um die Verkehrsentwicklung aufzufangen und die Qualität der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen in Wabern zu verbessern, soll zwischen dem Bahnhof Wabern und Kleinwabern vornehmlich entlang des BLS-Trassees ein neuer Fuss- und Radweg realisiert werden. An der Parlamentssitzung vom 12. Februar 2018 hat der Gemeinderat im Antrag «Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg - Wabern - Kehrsatz Nord; Projekt und Kredite» bereits kurz über das Projekt informiert. Ursprünglich war geplant, den Fuss- und Radweg bis Kehrsatz Nord zu realisieren. Der Gemeinderat ist jedoch der Ansicht, dass der Abschnitt Kleinwabern - Kehrsatz Nord erst im Zusammenhang mit der Verlängerung der Tramlinie 9 und den Überbauungsplänen auf der Balsigermatte umgesetzt werden soll und deshalb als Langfristoption zu betrachten ist. Zwischen Frühling 2018 und Ende 2020 realisiert die BLS zwischen Wabern (Höhe Frischingweg) und Kehrsatz Nord den Ausbau auf Doppelspur und die Modernisierung des Bahnhofs Wabern. Daraus erwächst für die Gemeinde die Chance, den neuen Fuss- und Radweg im Zuge des BLS-Projekts zu realisieren, Synergien zu nutzen und so wesentlich Kosten zu sparen.

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament für die Realisierung des Fuss- und Radweges entlang der S-Bahn Wabern - Kleinwabern einen Bruttokredit von CHF 4'760'000.00 (inkl. MWST). Die neue Verbindung ist im Raumentwicklungsplan Teilplan Veloverkehr der Gemeinde Köniz sowie im kantonalen Sachplan Veloverkehr enthalten. Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept ist die Massnahme mit Priorität A definiert und hat deshalb gute Chancen auf Bundes- und Kantonsbeiträge.

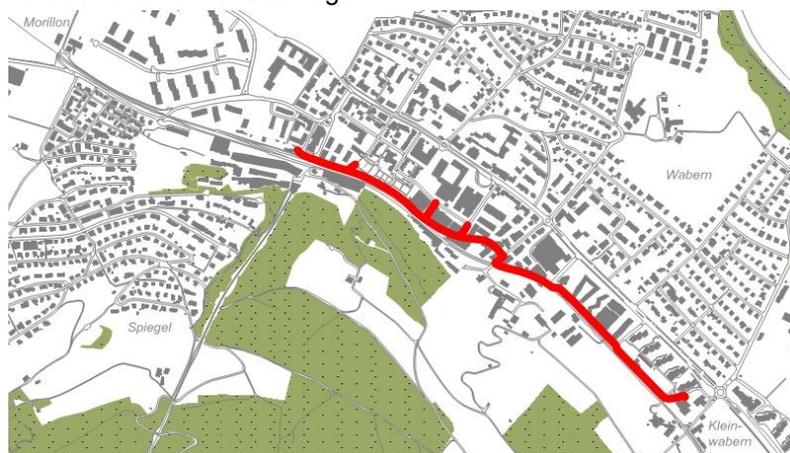


Abb. 1: Linienführung des vorliegenden Projektes Fuss- und Radwegverbindung entlang der S-Bahn Wabern-Kleinwabern

Länge 1.3 km
Breite: 3.5 m

2. Nutzen und Chancen der neuen Langsamverkehrsverbindung

2.1 Situation heute

Fussgänger und Velofahrerinnen verkehren heute zwischen dem Bahnhof Wabern und Kehrsatz auf der Seftigenstrasse. Dass auf Seite Gurten keine alternative Route zur Verfügung steht, ist für den Langsamverkehr unbefriedigend. Die Verbindungen zwischen den gurtenseitigen Waberer Quartieren sowie vom und zum Bahnhof Wabern und zu den Schulen Dorf und Morillon müssen heute via die Kantonsstrasse Seftigenstrasse zurückgelegt werden. Dies führt zu teilweise längeren Umwegen, und die Sicherheit auf der stark befahrenen Seftigenstrasse kann für verschiedene Bevölkerungsgruppen nicht optimal gewährleistet werden.

2.2 Bessere Anschlüsse, bessere Vernetzung, attraktiver

Die neue Fuss- und Radwegverbindung ist für den Freizeitverkehr, für den Schulweg und für den Berufsverkehr gleichermaßen nützlich. Sie bietet die Chance, die Quartiere in Wabern besser an den Bahnhof Wabern und an die Schulen Dorf und Morillon anzuschliessen und die Quartiere auch untereinander besser zu vernetzen. Der Ausbaustandard, die Linienführung und das geringe Gefälle entlang dem BLS-Trasse machen die neue Verkehrsverbindung attraktiv und fördern den Fuss- und Veloverkehr.

2.3 Sicherheit erhöhen

Der neue Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn ermöglicht zwischen Wabern und Kleinwabern eine sichere Alternative zur Seftigenstrasse. Für alle, die gurtenseitig der Seftigenstrasse zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, entfallen potenziell gefährliche Ein- und Abbiegemaneöver auf der Seftigenstrasse. Gemäss Unfallkarte des Bundesamts für Strassen ASTRA ereigneten sich 2011- 2016 auf der Seftigenstrasse zwischen Eichholzkreisel und Lindenwegkreisel acht Fussgänger- und elf Velounfälle mit Personenschaden. In 18 Fällen waren die Verunfallten leicht verletzt, in einem Fall war die verunfallte Person schwer verletzt.

Der neue Fuss- und Radweg soll als künftiger Schulweg ab Kleinwabern zu den Schulanlagen Dorf und Morillon dienen. Aktuell gehen aus den Wohnquartieren Bächtelenpark, Überbauungen Kleinwabern und Nessleren täglich über 50 Kinder in beiden Schulhäusern zur Schule. Bei der geplanten Eröffnung des Fuss- und Radwegs 2021 / 2022 dürften es bereits über 70 sein. Auch Schülerinnen und Schüler der Lerbermatt aus Kehrsatz, Kleinwabern und Wabern können den neuen Fuss- und Radweg nutzen. Damit unterstützt die neue Verbindung das Ziel der Könizer Schulen, dass Schulwege zu Fuss oder mit dem Velo unternommen werden können.

2.4 Synergien nutzen

Die Erstellung der Verbindung ist für die Gemeinde Köniz zusätzlich attraktiv, weil sie im „Windschatten“ des Doppelspurausbau der BLS erfolgt und somit erhebliche Synergieeffekte erzielt werden können.

Das Vor- und das Bauprojekt wurden von der gleichen Firma erarbeitet, welche für die BLS den Doppelspurausbau projektiert hat. Daraus ergeben sich kostensenkend wirkende Synergieeffekte (reduzierter Koordinationsaufwand).

Die Gemeinde Köniz kann noch weitergehend vom BLS-Projekt profitieren: Die BLS erstellt für den Doppelspurausbau auf dem Trasse der alten Gaswerkbahn eine Baupiste, welche anschliessend für die Langsamverkehrsverbindung übernommen werden kann. Weiter soll eine Stützmauer im Bereich des Gebäudes des Schweizerischen Roten Kreuzes, welche für den neuen Fuss- und Radweg erforderlich ist, bereits in den kommenden Monaten durch die BLS im Zuge des Doppelspurausbau realisiert werden. Müsste die Gemeinde die Stützmauer später selber bauen, käme sie weitaus teurer zu stehen (u.a. Bahnsicherungsmaßnahmen). Auch bei der Unterführung Dorfstrassenbrücke ergeben sich Synergien und Einsparungen für die Gemeinde.

2.5 Verlagerung auf den Langsamverkehr

Zur Bewältigung des erwarteten Mehrverkehrs in der Agglomeration Bern verfolgt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) unter anderem die Strategie, einen möglichst grossen Anteil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern.

Das bedingt etwa die gezielte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) wurde die Langsamverkehrsverbindung Wabern - Kehrsatz Nord bereits aufgenommen. Gemäss RGSK II trägt sie dazu bei, Netzlücken zu schliessen und die Attraktivität und Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen.

Die Verlagerung auf den Langsamverkehr wird vom Könizer Gemeinderat unterstützt. Ende 2016 hat der Gemeinderat das Programm «Fuss-Velo-Köniz!» lanciert. Ziel ist es, mit verschiedenen Massnahmen den Veloanteil am Gesamtverkehr bis 2030 von fünf auf zehn Prozent zu verdoppeln und auch den Fussverkehr zu stärken (GRB 536/2016). So soll ein Teil des erwarteten Mehrverkehrs auf umweltverträgliche Weise aufgefangen werden.

3. Projektbeschreibung Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn

Der neue Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn ist rund 1,3 Kilometer lang und führt ab Bahnhof Wabern weitgehend dem BLS-Bahntrasse entlang bis ins Zentrum Kleinwabern. Nur zwischen dem Anschluss Quellenweg und der Grünaustrasse ist eine Wegführung entlang der Bahn wegen der Engstelle bei der Firma Kolma AG nicht möglich. Die Verkehrsverbindung kann vom Fuss- und Veloverkehr in beiden Richtungen genutzt werden, nicht jedoch von Motorfahrzeugen. Eine Ausnahme bildet dabei der kurze Abschnitt im Bereich der heutigen Tankstelle Kleinwabern. Eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr mit baulichen Massnahmen oder Markierungen ist an dieser Stelle nicht geplant.

Die Linienführung des Fuss- und Radwegs taugt nicht als Veloschnellbahn. Schnelle E-Bike-Fahrende werden deshalb auch künftig entlang der Seftigenstrasse verkehren, um dort von der geraden Linienführung profitieren zu können. Die Ausgestaltung der neuen Verbindung gewährleistet, dass der Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn durch Spazierende und den „langsamen“ Veloverkehr in Anspruch genommen werden kann.

Die asphaltierte Breite der neuen Langsamverkehrsverbindung beträgt in der Regel 3,50 m. Die seitlichen Bankette ausserhalb von Stützmauern sind 25 cm breit. Beidseitig ist ein durchgehender, taktile Randabschluss geplant. Die Beleuchtung der Langsamverkehrsverbindung erfolgt im Normalfall mittels Kandelabern im Abstand von rund 35 m.

Die im vorliegenden Bauprojekt festgelegte Linienführung hat sich nach Variantenuntersuchungen als bestmögliche und realisierbare Variante unter Berücksichtigung des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses, der Direktheit, der geltenden Normen und der Vorgaben zum hindernisfreien Bauen erwiesen. Die Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Bern hat den neuen Fuss- und Radweg geprüft und für gut befunden. Die Bewilligungsfähigkeit des Projekts ist gegeben.

Die Besonderheiten des neuen Fuss- und Radwegs sind in Beilage 1 beschrieben.

4. Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt des Fuss- und Radweges entlang der S-Bahn fand vom 22. März 2017 bis zum 28. April 2017 statt. Am 28. März 2017 wurde in der Schule Morillon in Wabern eine öffentliche Mitwirkungsveranstaltung durchgeführt. Während der Eingabefrist gingen 50 Stellungnahmen ein (38 Private, 12 juristische Personen / Organisationen). Der Mitwirkungsbericht, welcher unter der Federführung des projektierenden Ingenieurs erarbeitet wurde, ist unter www.koeniz.ch/lvachsewabern aufgeschaltet. Hier die wichtigsten Erkenntnisse in Kürze:

- Die Frage «Entspricht diese neue Verbindung einem Bedürfnis von Ihnen?» beantworteten fast 80 % positiv («ja»: 68 %; «teilweise»: 11 %; total 38 Antworten). Mehr als die Hälfte der Mitwirkenden war der Meinung, der Abschnitt Kleinwabern bis Kehrsatz Nord solle «gar nicht» oder «erst in zwei Jahren» realisiert werden (total 35 Antworten).

Die Mitwirkung zeigt, dass die Langsamverkehrsverbindung einem Bedürfnis entspricht.

Der Gemeinderat fühlt sich zudem in seinem Entscheid bestätigt, den Abschnitt Kleinwabern - Kehrsatz Nord als Langfristoption zu betrachten und in einer ersten Etappe die Langsamverkehrsverbindung von Bahnhof Wabern bis Kleinwabern zu realisieren.

5. Landerwerb

Der Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn führt grösstenteils über Grundstücke, die sich im Eigentum der BLS befinden. Es ist vorgesehen, das benötigte Land von der BLS zu erwerben. Zwischen dem Anschluss Quellenweg und der Grünaustrasse sowie unmittelbar nach der Grünaustrasse verläuft die Langsamverkehrsverbindung auf Parzellen des Bundes oder über Privatgrundstücke. Die Landverhandlungen sind im Gang, die Kosten sind mit einem Betrag von CHF 663'000.00 im beantragten Kredit enthalten (vergl. Ziffer 6.2).

6. Finanzen

6.1 Grundsätzliches

Grundsätzlich ist die Erstellung einer neuen Verkehrsinfrastruktur in einem dicht besiedelten Gebiet kostenmässig aufwändig. Da der Fuss- und Radweg jedoch abschnittsweise bestehende Wege, die Baupiste der BLS oder das Trasse der Gaswerkbahn nutzen kann, ist die Erstellung dieser Abschnitte der Langsamverkehrsverbindung verhältnismässig kostengünstig. Kostentreibend wirken die Abschnitte mit den notwendigen Kunstbauten wie die neue Unterführung Dorfstrassenbrücke, die Rampe durch das Gewerbegebiet zwischen Anschluss Quellenweg und Grünaustrasse sowie verschiedene Stützmauern.

6.2 Kostenzusammenstellung

Die Kostenzusammenstellung basiert auf dem Bauprojekt und weist eine Genauigkeit von +/- 10 % auf (Beträge gerundet).

Erstellungskosten	CHF 3'077'000.00
Landerwerbs- und Inkonvenienzentschädigungen	CHF 663'000.00
Vermessung-, Notariats- und Grundbuchkosten	CHF 190'000.00
Projekt und Bauleitung	CHF 472'000.00
Total (exkl. MWST)	CHF 4'402'000.00
Risiken (5 % Erstellung + Kosten Landerwerb, exkl. MWST)	CHF 187'000.00
Total inkl. Risiken (exkl. MWST)	CHF 4'589'000.00
MWST 7.7%	CHF 353'000.00
Gesamtkosten Fuss- und Radweg entlang S-Bahn	CHF 4'942'000.00
Abzügl. Projektierungskredit in Gemeinderatskompetenz	CHF 180'000.00
Bruttokredit in Parlamentskompetenz (inkl. MWST)	CHF 4'760'000.00

Details zu den Kosten finden sich in der Beilage 2.

6.3 Bundes- und Kantongelder

Die Regelungen und Rahmenbedingungen sowie der Mechanismus zur Berechnung der Bundes- und Kantonsbeiträge sind in Beilage 3 beschrieben. Nachfolgend das Wichtigste in Kürze:

Die Langsamverkehrsverbindung «Wabern - Kehrsatz Nord» ist als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der 3. Generation des Kantons Bern enthalten. Dem Projekt werden ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ein hoher Reifegrad attestiert. Es bestehen deshalb gute Chancen auf Bundes- und Kantongelder in der Grössenordnung von rund 58 % des Gesamtkredits. Gemäss Art. 59 des kantonalen Strassengesetzes sind weitere Kantongelder in der Grössenordnung von 14 % des Gesamtkredits für Investitionen in wichtige Velorouten zu erwarten. Vor diesem Hintergrund kann mit einem voraussichtlichen Subventionsbetrag für dieses Projekt von über CHF 3 Mio. gerechnet werden. Diese Annahmen sind mit Unsicherheiten behaftet, es sind noch keine Unterstützungsgelder zugesichert. Obwohl berechnete Aussichten bestehen, muss dem Parlament der Bruttokredit beantragt werden. Nur wenn der Bruttokredit

beschlossen und die Finanzierung damit gesichert ist, sind die Voraussetzung erfüllt, damit Bundes- und Kantongelder zugesichert werden können. Die Bundes- und Kantongelder werden der Gemeinde verfügt, ein Baubeginn bevor diese Verfügung rechtskräftig wird, ist nicht möglich. Liegen die Bundes- und Kantongelder unter der erwarteten Grössenordnung, wird sich der Gemeinderat noch einmal mit dem Geschäft befassen.

6.4 IAFP Abteilung Verkehr und Unterhalt

Die Budgetierung im Frühjahr 2017 musste für dieses Projekt aufgrund von Erfahrungswerten vorgenommen werden. Im IAFP 2018 sind in den Jahren 2018 - 2021 folgende Beträge eingestellt:

Jahr	Eingestellt IAFP 2018
2018	CHF 50'000
2019	CHF 400'000
2020	CHF 800'000
2021	CHF 400'000
Total	CHF 1'650'000

Abzüglich der geschätzten Bundes- und Kantonsbeiträge wurden damit die voraussichtlichen Kosten des Fuss- und Radwegs bereits fast vollständig im IAFP eingestellt. Die Bauarbeiten für das vorliegende Projekt werden 2019 gestartet (siehe auch Ziffer 7). Die Ausgaben sowie die erwarteten Einnahmen werden daher im Rahmen des Budgetprozesses 2019 aktualisiert. Die erwarteten Einnahmen werden im Zusammenhang mit dem Rechnungsabschluss (Subventionsabgrenzungen) jeweils Ende Jahr abgegrenzt.

7. Weiteres Vorgehen / Termine

Vorbehältlich der Genehmigung des vorliegend beantragten Kredits durch das Parlament präsentiert sich das weitere Vorgehen gemäss heutigem Kenntnisstand wie folgt:

Mai 2018	Realisierung Stützmauer auf Höhe SRK-Gebäude durch die BLS
Mitte 2018	Abschluss Landerwerbgespräche
3. Quartal 2018	Publikation Strassenplan und Submission Ingenieurarbeiten
Mitte 2019	Baubewilligung und Einreichen Antrag Bundes- und Kantonsbeiträge
4. Quartal 2019	Baumeistersubmission
2020 / 2021	Realisierung Fuss- und Radweg entlang der S-Bahn in Koordination mit dem Bahnhofsumbau Wabern und den Fertigstellungsarbeiten zum Doppelspurausbau der BLS

8. Folgen bei Ablehnung

Lehnt das Parlament den Kredit ab, werden die Vorgaben aus dem Richtplan der Gemeinde Köniz, dem Sachplan Veloverkehr des Kantons sowie aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept nicht umgesetzt. Das gemeinderätliche Ziel von «Fuss-Velo-Köniz!», den Anteil des Veloverkehrs bis 2030 zu verdoppeln, ist mit der Ablehnung von neuen Infrastrukturbauten für den Fuss- und Veloverkehr kaum zu erreichen.

Die grosse Chance, Synergien mit der Planung und Realisierung des Doppelspurausbaus der BLS zu nutzen, wird nicht ergriffen (z.B. Stützmauer Höhe Schweizerisches Rotes Kreuz oder Trasse auf BLS-Baupiste Gaswerkbahn). Gleiches gilt für die Gelegenheit, BLS-Land entlang des Bahntrassees zu erwerben und so eine direkte und weitgehend flache Linienführung zu ermöglichen. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs Wabern, der Geschäfte und der Schulhäuser Dorf, Morillon und Lerbermatt aus den angrenzenden Quartieren sowie von den Bundesarbeitsplätzen und den Firmen in der Arbeitszone Werkstrasse / Quellenweg wird nicht verbessert. Die Ortsteile Wabern und Kleinwabern bleiben für den Fuss- und Veloverkehr untereinander schlecht vernetzt. Sie sind nur über Umwege über die Seftigenstrasse miteinander verbunden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der neuen Langsamverkehrsverbindung von Wabern bis Kleinwabern wird ein Bruttokredit von CHF 4'760'000.00 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto Nr. 2440.5010.0302 Wabern-Kehrsatz Nord, Fuss- und Radweg entlang S-Bahn bewilligt.

Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Köniz, 7. Februar 2018

Der Gemeinderat

Beilagen

1. Besonderheiten des neuen Fuss- und Radweges
2. Kosten, Details nach Abschnitt
3. Mechanismus Bundes- und Kantonsgelder
4. Folgekostenformular

Besonderheiten des neuen Fuss- und Radwegs

Beilage 1

Unterführung Dorfstrassebrücke

Die neue Langsamverkehrsverbindung beginnt beim Bahnhof Wabern auf Niveau des künftigen Bahnhofvorplatzes. Entlang der ansteigenden Bahnhofstrasse wird eine Stützmauer erstellt. Anschliessend führt der Weg unter der Dorfstrasse durch, wofür eine neue Unterführung vor dem Brückenkopf erforderlich ist. Die Dimensionen sind in Abbildung 1 ersichtlich.

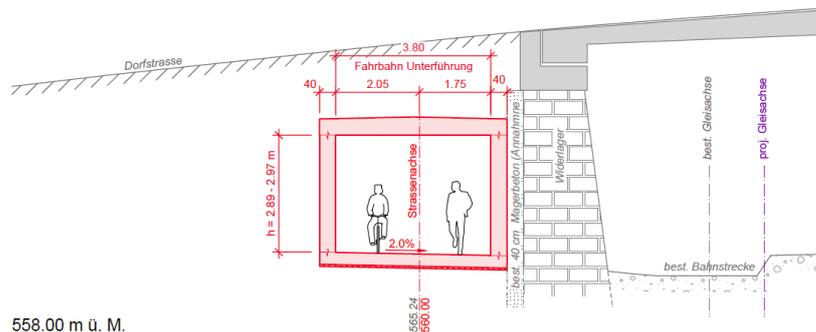


Abbildung 1: Neue Unterführung Dorfstrasse

Die Bauarbeiten für die neue Unterführung werden im Zuge der Umgestaltung des Bahnhof Wabern durch die BLS im Jahr 2020 ausgeführt, was Synergien in der Baulogistik ergibt. Eine Hälfte der Dorfstrassenbrücke wird für den Verkehr stets verfügbar bleiben.

Die Fortführung der Langsamverkehrsverbindung zwischen dem neuen Bahnhof Wabern und der Kirchstrasse / Bondelistrasse wird im Rahmen der Entwicklung des Areals Station Wabern (ZPP Nr. 2/4 «Areal Station Wabern») geregelt.

Linienführung auf dem alten Trasse der Gaswerkbahn

Unmittelbar nach der Dorfstrassebrücke kann die neue Langsamverkehrsverbindung über 400 Meter auf dem Trasse der alten Gaswerkbahn geführt werden. Die BLS wird für das Projekt Doppelspurausbau die alten Geleise entfernen und das alte Trasse als Baupiste nutzen. Danach wird das Trasse übernommen und mit verhältnismässig geringem Aufwand in einen Fuss- und Radweg umgebaut. Beim Gebäude des Schweizerischen Roten Kreuzes ist die Langsamverkehrsverbindung leicht erhöht. Dort wird ein Anschluss an die Achse mittels Treppe und einer Rampe für gehbehinderte Personen mit maximal 6 % Gefälle erstellt.

Engpass Kolma und Linienführung bis Grünastrasse

Aufgrund der engen Platzverhältnisse zwischen der Firma Kolma AG und dem Bahntrasse kann die Langsamverkehrsverbindung bis zur Grünastrasse nicht dem Bahntrasse entlang folgen, sondern wird durch das Gewerbegebiet geführt. Für die Verbindung ab dem Anschluss Quellenweg bis zur Grünastrasse muss eine Höhendifferenz von ca. 4 Metern überwunden werden. Dies geschieht mit einer Rampe von maximal 5 % Gefälle, bestehend aus einer Stahlkonstruktion mit einem aufgesetzten Betontrog. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,50 m. Der Anschluss zum Quellenweg folgt über die asphaltierte Zufahrt der Firma Strag. Danach folgt eine etwas verwinkelte Linienführung, bis der Fuss- und Radweg in die Grünastrasse mündet (bei Liegenschaft Bären Haustechnik). In der rechtsgültigen Überbauungsordnung Werkstrasse Wabern (ZPP Nr. 2/2) aus dem Jahr 2004 ist ein Fuss- und Radweg durch das Gewerbegebiet explizit erwähnt und im zugehörigen Überbauungsplan mit ähnlicher Linienführung eingezeichnet.

Linienführung Grünaustrasse bis Kleinwabern

Auf dem Teilstück zwischen Grünaustrasse und Bächtelenweg wird die BLS im Rahmen des Doppelspurausbaus eine Linienbegradigung vornehmen. Die Gemeinde Köniz kann das alte BLS-Trasse für die neue Langsamverkehrsverbindung nutzen.

Auf Höhe der Überbauung Bächtelen führt die Achse über den bestehenden Weg im Bächtelenpark. Im Bereich der Tankstelle Kleinwabern entlang der neuen S-Bahn-Doppelspur wird neu ein 2 Meter breiter Velostreifen in entgegengesetzter Richtung zur Einbahn markiert. Fussgängerinnen und Fussgänger können wie bisher die Fussverbindung zwischen der Tankstelle und der Wohnüberbauung nutzen. Das Parlament hat im Rahmen des Antrags «Wabern, Doppelspurausbau Frischingweg – Wabern – Kehrsatz Nord; Projekt und Kredite» für diesen Abschnitt bereits CHF 22'900 (exkl. MwSt.) bewilligt. Mit diesem Betrag erfolgt die Strassenrandanpassung und -verbreiterung entlang der Bahn durchgehend und nicht nur im Bereich der neuen BLS-Stützmauer. Eine Strassenverbreiterung um 0,5 Meter ist für das Markieren eines 2 Meter breiten Velostreifens in Gegenrichtung zwingend. Kostenmässig kommen auf diesem Abschnitt nur noch Markierungs-/Signalisationsarbeiten und kleinere bauliche Anpassungen in der Höhe von rund CHF 13'000.00 (exkl. MwSt.) hinzu.

Kostenvoranschlag, Details nach Abschnitt

Beilage 2

Fuss- und Radweg entlang S-Bahn, Wabern - Kleinwabern
Bauprojekt

Alle Beträge in CHF

Kosten gerundet auf 1'000er

Kostengenauigkeit: ± 10% nach SIA 103

Kostenstand: November 2017

Zusammenstellung basierend auf Kostenvoranschlag von Kissling + Zbinden AG, Ingenieure Planer USIC

	Kosten Abschnitt 1 (blau)	Kosten Abschnitt 2 (gelb)	Kosten Abschnitt 3 (grün)	Kosten Abschnitt 4 (ocker)	Kosten Abschnitt 5 (orange)	Totale Projekt- kosten
1 Erstellungskosten	1'809'000	351'000	587'000	319'000	11'000	3'077'000
2 Landerwerbs- und Inkonvenienzenentschädigung	151'000	238'000	108'000	166'000	-	663'000
3 Vermessungs-, Notariats- und Grundbuchkosten	60'000	40'000	40'000	50'000	-	190'000
4 Projekt und Bauleitung	274'000	55'000	91'000	50'000	2'000	472'000
Total exkl. MWST	2'294'000	684'000	825'000	586'000	13'000	4'402'000
5 Risiken (5 % Erstellung+Landerwerb, exkl. MWST)	98'000	29'000	35'000	24'000	1'000	187'000
Total inkl. Risiken exkl. MWST	2'392'000	714'000	860'000	610'000	13'000	4'589'000
MWST 7.7%	184'000	55'000	66'000	47'000	1'000	353'000
Total inkl. MWST	2'576'000	769'000	926'000	657'000	14'000	4'942'000

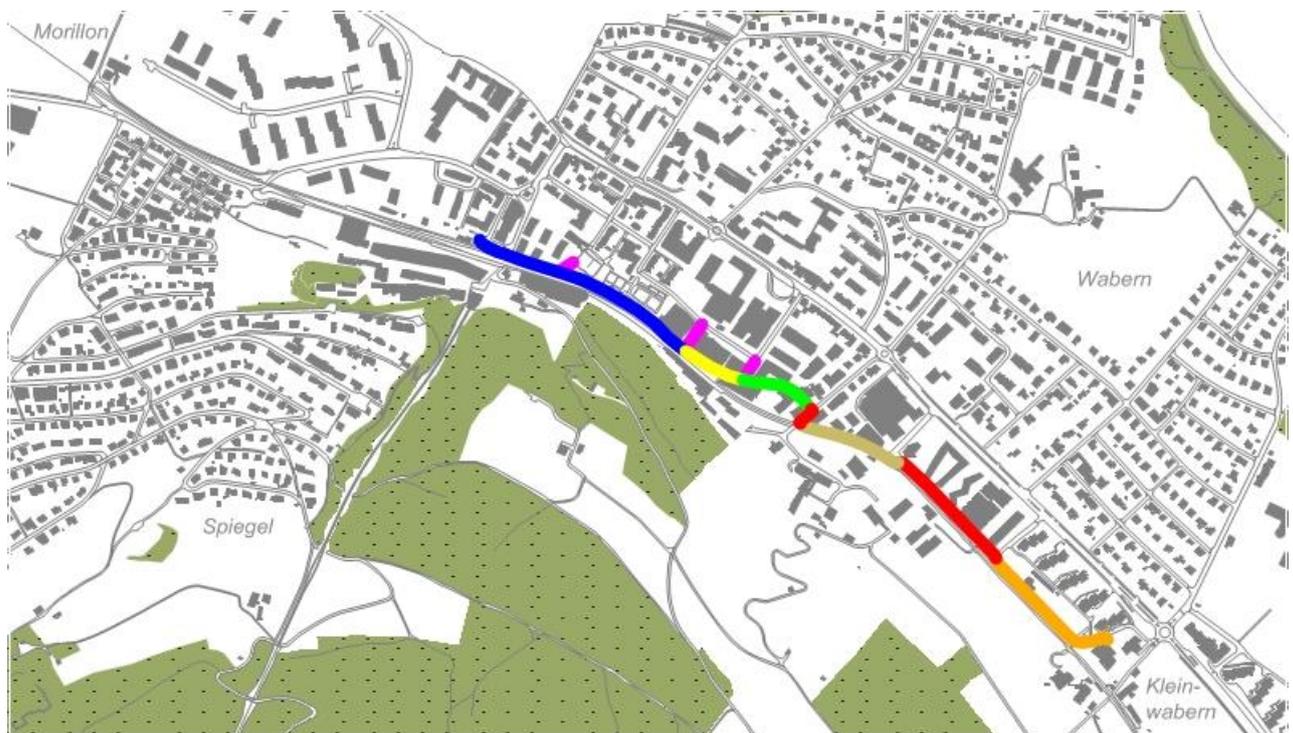


Abbildung: Die Karte zeigt die Projektabschnitte gemäss Aufteilung des Kostenvoranschlags. In rot sind die bestehenden Abschnitte dargestellt. In lila sind die geplanten Anschlüsse dargestellt.

Mechanismus Bundes- und Kantonsgelder

Beilage 3

Im Projekt für die neue Langsamverkehrsverbindung werden zwei Arten von Unterstützungsgeldern beantragt:

A Agglomerationsbeiträge

Die Langsamverkehrsverbindung «Wabern - Kehrsatz Nord» ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK II) als A-Massnahme mit gutem Kosten/Nutzen-Verhältnis und hohem Reifegrad aufgeführt. Das RGSK II erfüllt im Perimeter der Agglomeration Bern die Grundanforderungen des Bundes an ein Agglomerationsprogramm. Deshalb hat der Kanton Bern Ende 2016 das RGSK II als Agglomerationsprogramm der 3. Generation dem Bund eingereicht, welcher die Massnahmen zurzeit prüft und beurteilt. Nach Angaben des Kantons erfolgt der Bundesbeschluss im Herbst 2018, der Finanzierungsbeschluss durch das Bundesparlament im Frühling 2019. Erst dann können die Leistungsvereinbarungen (LV) zwischen Bund und Kanton definitiv abgeschlossen werden. Nach Abschluss der Leistungsvereinbarungen wird der entsprechende 3. Rahmenkredit für die Kantonsbeiträge an Gemeindemassnahmen erarbeitet und dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rats zum Beschluss vorgelegt. Gestützt auf diese LV dürften dann frühestens ab Sommer 2019 erste Finanzierungsvereinbarungen möglich sein.

Werden die Agglomerationsgelder für die Langsamverkehrsverbindung bewilligt, kommt folgender Kostenteiler zum Zug:

Bund:	35%	der gesamten anrechenbaren Kosten ¹ gemäss Kostenvorschlag (KV).
Kanton:	22,75 %	der gesamten anrechenbaren Kosten gemäss KV. Konkret sind es 35% der anrechenbaren Kosten nach Abzug der Bundesbeiträge (also 35 % der verbleibenden 65 %). Die Kantonsbeiträge stützen sich auf Art. 62 des kantonalen Strassengesetzes.
Gemeinde:	42,25 %	Restbetrag nach Zuspruch der Agglomerationsgelder

Damit die Agglomerationsgelder von Bund und Kanton fliessen können, also ein Gesuch um eine Finanzierungsvereinbarung beim Bund ca. Mitte 2019 eingereicht werden kann, muss das Projekt baureif sein und eine gesicherte Finanzierung ausweisen können. Der kantonalen Richtlinie «Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme» vom Februar 2017 ist zu entnehmen, was dies konkret bedeutet:

- **Baureif** ist ein Projekt, wenn es bewilligt ist, also eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt. Gemäss Zeitplan ist dies Mitte 2019 geplant.
- Über eine **gesicherte Finanzierung** verfügt das Projekt, sobald das zuständige Gemeindeorgan den nötigen Bruttokredit beschlossen hat. Die Beiträge von Bund und Kanton können erst nachträglich in Abzug gebracht werden. Im vorliegenden Fall ist ein Ja des Parlaments zum gesamten Ausführungskredit also eine Voraussetzung für Bundes- und Kantonsgelder.

¹ Als anrechenbare Kosten werden solche bezeichnet, die projektbedingt und für die Umsetzung unabdingbar sind. Beiträge des Bundes werden nur an die Erstellung von Infrastrukturen ausgerichtet. Entsprechend sind Kosten, die dem Betrieb, dem Unterhalt oder der Sanierung der Infrastruktur zuzuordnen sind, nicht anrechenbar. In vorliegendem Projekt dürften sämtliche Ausführungskosten als anrechenbare Kosten gelten. (Quelle: „Infrastrukturfonds – Agglomerationsverkehr: Bundesbeiträge – Anrechenbare Kosten; ASTRA und BAV, 02. 05.2017“)

B Weiterer Kantonsbeitrag gemäss kantonalem Strassengesetz

Im Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern ist die Langsamverkehrsverbindung Wabern - Kehrsatz Nord enthalten und als Netzlücke für den Alltagsverkehr definiert. Gemäss Art. 59 des kantonalen Strassengesetzes (SG) leistet der Kanton Beiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen, welche im Sachplan Veloverkehr enthalten sind. Subventioniert werden die velobedingten Investitionen, im vorliegenden Projekt sind dies voraussichtlich 85 % der Gesamtsumme. Der Kantonsbeitrag beläuft sich auf 40 % der Kosten nach Abzug der übrigen Subventionen (Agglomerationsgelder). Konkret kommt folgender Kostenteiler zum Zug:

Kanton:	14,36 %	der gesamten anrechenbaren Kosten gemäss KV. Konkret sind es 40 % von den velobedingten Investitionen, also von 85 % der für die Gemeinde verbleibenden 42,25 % (gemäss Ziffer A).
Gemeinde:	27,89 %	Restbetrag insgesamt

Nach Einschätzung der Direktion Planung und Verkehr erfüllt der geplante Fuss- und Radweg der Gemeinde Köniz die Bedingungen, damit Beiträge nach Art. 59 SG fliessen können. Die Fachstelle Langsamverkehr des Kantons hat sich mündlich ebenfalls dahingehend geäussert.

Im Idealfall verbleiben für die Gemeinde Köniz rund 28 % der Gesamtkosten gemäss Kostenvoranschlag. Diese Prognose ist jedoch wie dargestellt mit Unsicherheiten behaftet, da die die Gelder noch nicht zugesichert sind.



FOLGEKOSTEN nach HRM2

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 (Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen)

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

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):

. 2440.5010.0302 Wabern-Kehrsatz Nord, Fuss- und Radweg entlang S-Bahn

Beträge in CHF

= Eingabefelder !!!

BRUTTOKREDIT: 1'760'000.00

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr):

2021 = Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe ab Zeile 54, Spalte J)

INVESTITIONSTRANCHEN:

		880'000	880'000			
--	--	---------	---------	--	--	--

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:

Abschreibungen ab Betrieb 2.50% 0 0 0 44'000 44'000

(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollent!)

Fremdfinanzierungszinsen 2% 0 0 1'760 5'280 7'040

(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)

Betriebskosten

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

Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart) % 0 0 0 0 0

oder

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

Personalkosten (z. B. Lohn Hauswart) CHF

abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten

Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag) CHF

wegfallende Kosten (z. B. keinen Mietaufwand) CHF

Total Folgekosten 0 0 1'760 49'280 51'040