

**V1935 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion (BDP, CVP, EVP, glp), Grüne und Junge Grüne)
„EtapPIerung des ÖV-Ausbauprojekts Kleinwabern“**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt, setzt sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln bei den zuständigen Gremien dafür ein, dass das ÖV-Ausbauprojekt Kleinwabern etappiert wird: In einer ersten Etappe sei die Verlängerung der Tramlinie nur bis zum Kreisel Lindenweg (Knoten Seftigenstrasse/Lindenweg) zu realisieren, respektive seien der Bau der neuen Bahnhaltestelle Kleinwabern sowie der Wendeanlagen Tram / Bus auf der Balsigermatte zurückzustellen.

Begründung

Am 5. Juni 2009 verlangte der Wabern-Leist mit einer von fast 4'000 Personen unterschriebenen Petition die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern. Fünf Jahre später, am 28. September 2014, stimmte die Bevölkerung von Köniz dem dafür notwendigen Kredit zu. Seither wurden das Nesslerenquartier verdichtet und die Überbauung auf der Bächtelenmatte realisiert, womit die Einwohnerzahl von Wabern auf rund 8'000 Personen angewachsen ist. Die Bevölkerung wartet zunehmend ungeduldig auf die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern. Der geplante ÖV-Knoten hat hingegen keinerlei Dringlichkeit, zumal Fachleute nur bescheidenes Umsteigepotenzial orten. Vielmehr drohen die offenen Fragen und Widerstände gegenüber einer neuen Bahnhaltestelle und einer gross angelegten Wendeanlage Tram / Bus auf der Balsigermatte auch die dringlichen Elemente des ÖV-Ausbauprojekts Kleinwabern weiter zu verzögern. Mit der hier verlangten Etappierung könnte der Teilabschnitt bis zum Lindenweg-Kreisel ohne weiteren Zeitverzug realisiert werden.

Weitere Gründe, die für eine Etappierung sprechen:

- Gemäss der gemeinderätlichen Auskunft vom 4. November 2019 gab der Bund seine Pläne für die Schaffung von 2'000 Arbeitsplätzen auf der Balsigermatte auf, womit eine zentrale Prämisse der Abstimmung von 2014 wegfällt. Auf diesen 7 Hektaren Land, die wegen der Archäologie sehr teures Bauland wären, ist kurz- und mittelfristig keine Nachfrage nach einer Bebauung in Sicht.
- Die Einzonung der Balsigermatte war nicht Bestandteil der Ortsplanungsrevision (OPR) 2018. Das Grundstück liegt nach wie vor in der Landwirtschaftszone. Eine Einzonung müsste dem Volk unterbreitet und von diesem angenommen werden. Aus heutiger Sicht ist eine Zustimmung auch deshalb unsicher, weil die in der OPR festgelegten Wachstumsziele hinsichtlich Wohn- und Arbeitsplätze demnächst bereits übertroffen sein werden, also lange vor dem in der OPR angestrebten Zielhorizont. Gemäss OPR soll der künftige Raumbedarf von Köniz über eine innere Verdichtung befriedigt werden. Da die Balsigermatte aber am Könizer Siedlungsrand liegt, würde mit deren baldiger Freigabe zur Überbauung Druck von der mit der OPR anvisierten Innenentwicklung weggenommen. Zudem wären zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur die Folge. Aus finanzieller Sicht hat sich die Wachstumsstrategie von Köniz bis heute aber nicht gelohnt, denn die dafür notwendigen Investitionen, z. B. in Schulhäuser und Strassen, übersteigen die Steuererträge um Millionen. Ein forciertes weiteres Wachstum erscheint daher in den nächsten Jahren nicht opportun.

- Mit einem vorläufigen Verzicht auf eine neue Bahnhaltestelle in bloss 700 Metern Abstand zur S-Bahnstation Kehrsatz Nord sowie auf eine sehr flächenintensive und teure Wendeanlage Tram / Bus auf der Balsigermatte, würde die Gemeinde Köniz, verglichen mit dem Vollausbauprogramm, ÖV-Punkte im Betrag von jährlich über CHF 300'000 einsparen. Die vorgeschlagene Etappierung macht gerade auch mit Blick auf die knappen Finanzen von Bund, Kanton und Gemeinde Sinn.
- Eine Etappierung verhindert das spätere Fertigstellen der Tramlinienverlängerung bis zur Balsigermatte und den Bau der S-Bahnstation Kehrsatz Nord nicht. Wenn dereinst eine Überbauung der Balsigermatte gesichert ist, könnte eine zweite Etappe des ÖV-Ausbaus Kleinwabern wieder Sinn ergeben.

Begründung für die Dringlichkeit

Dieser Vorstoss ist eine direkte Reaktion auf die durch das Parlament am 4. November 2019 erheblich erklärte dringliche Motion V1926 und auf die Ablehnung des Budgets mit Steuererhöhung vom 17. November 2019. Das bisher geplante Projekt hat offensichtliche raumplanerische Mängel. Zudem führt es zu sehr erheblichen wiederkehrenden Mehrkosten im Lastenausgleich ÖV, denen kein adäquater Nutzen für die Gemeinde Köniz gegenübersteht. Die Planung für die Tramlinienverlängerung ist an einem entscheidenden Punkt angelangt. Um auf das Projekt noch rechtzeitig im Sinne dieser Motion Einfluss nehmen zu können, muss dieses Geschäft dringlich bzw. zeitnah im Parlament behandelt werden.

Eingereicht

02. Dezember 2019

Unterschrieben von 18 Parlamentsmitgliedern

Roland Akeret, Sandra Röthlisberger, Katja Niederhauser, Casimir von Arx, Andreas Lanz, Beat Biedermann, Heinz Nacht, Christian Roth, Vanda Descombes, David Müller, Simon Stocker, Iris Widmer, Christina Aebischer, Dominique Bühler, Bernhard Zaugg, Matthias Müller, Lucas Brönnimann, Mathias Rickli

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung (nur bei Motion)

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor (siehe Motionsprüfung, Beilage 1).

2. Ausgangslage

Nach erfolgter Zustimmung zur Tramlinienverlängerung bis Kleinwabern im Jahre 2014 durch die Könizer Stimmbevölkerung konnte in der Zwischenzeit die Finanzierung des Vorhabens durch den Kanton (Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018-21: Grossratsbeschluss im März 2017) und den Bund (Tramlinienverlängerung: Agglomerationsprogramm, Herbstsession 2019; S-Bahn- Haltestelle Kleinwabern: Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur STEP 2035: Bundesratsbeschluss vom 13. November 2019, Inkraftsetzung 1. Januar 2020) gesichert werden.

Weiter wurden die Einbettung in die bevorstehende Sanierung der Seftigenstrasse koordiniert und verwaltungsseitig die Vorbereitung zum Bauprojekt aufgenommen. Die Bauherrschaft für den Projektteil Tramlinienverlängerung besteht aus dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern, dem Tiefbauamt (TBA) des Kantons Bern, Bernmobil und der Gemeinde Köniz. Beim Projekt der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern ist zusätzlich die BLS Netz AG beteiligt, an der Sanierung Seftigenstrasse im westlichen Strassenbereich auch die Stadt Bern. An der Sitzung der Behördendelegation vom 14. Juni 2019 wurde das Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern auch offiziell wiederaufgenommen und die Projektorganisation für die Phase der Realisierung verabschiedet.

Betreffend der Ausgangslage verweist der Gemeinderat hierbei auch auf die Beantwortungen der beiden parlamentarischen Vorstösse V1902 und V1926.

Inzwischen wurden die Infrastrukturvorhaben auf der Seftigenstrasse zwischen der Kreuzung Morillonstrasse und Kleinwabern unter dem Namen «Projekte Seftigenstrasse Bern – Kleinwabern» (SEFT) zusammengefasst. Die Projektbesteller (Tiefbauamt des Kantons Bern TBA mit Oberingenieurkreis OIK II, Bernmobil, Gemeinde Köniz), der Subventionsgeber (AöV) und die Standortgemeinde Bern haben sich zu einer einfachen Gesellschaft zusammengeschlossen. Die grundsätzlichen, für alle Infrastrukturvorhaben auf der Seftigenstrasse geltenden Regelungen wurden in einem Mantelvertrag (Bauherrenvertrag) geregelt, der vom Gemeinderat unterzeichnet wurde. Im Vertragswerk verpflichten sich die Projektpartner, das von den Könizer Stimmberechtigten genehmigte Projekt der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern zu realisieren und diese Bauarbeiten mit dem Sanierungsprojekt an der Seftigenstrasse abzustimmen (GRB vom 12.12.2019). Weiter wurde die gemeindeinterne Vernehmlassung zum Bauprojekt light der Tramlinienverlängerung bis Kleinwabern bereits abgeschlossen.

Die Motionäre fordern vom Gemeinderat, sich mit allen zur Verfügung stehenden Mittel bei den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass das ÖV-Ausbauprojekt Kleinwabern etappiert wird. Die vorliegende Beantwortung der dringlichen Motion wurde in kürzester Frist erarbeitet und beinhaltet die Themen Etappierung, vorzeitiges Wenden beim Lindenweg-Kreisel, Bedarf nach einem ÖV-Knoten, S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern und Gremien.

3. Etappierung

Die in der Motion vorgeschlagene Etappierung würde ein Splitting des Projekts in zeitlich versetzte Teilprojekte bedeuten, mit Folgen für die bisherigen Vereinbarungen und Prozesse, für die Planungskosten und den Zeitbedarf. Es müsste eine neue Kehranlage inmitten des bestehenden Siedlungsgebiets geplant und realisiert werden. Somit handelt es sich nicht um eine etappierte Umsetzung eines bestehenden Projekts, sondern um ein neues Teilprojekt.

Ein verändertes Projekt ist dann grundsätzlich vorstellbar, wenn das neue (Teil-)Projekt die gleiche Wirkung wie das seitens Bund und Kanton genehmigte Projekt entfaltet, damit die Finanzierung nicht gefährdet ist.

Da aktuell kein neues Projekt in der erforderlichen Bearbeitungstiefe vorliegt, welches bezüglich Finanzierung geprüft werden könnte, fehlt dem Gemeinderat die Beurteilungsgrundlage, um die Risiken einer Etappierung mit einem neuen Teilprojekt seriös klären zu können.

4. Vorzeitiges Wenden beim Lindenweg-Kreisel

Es besteht kein Projekt für eine Kehranlage im Bereich des Lindenweg-Kreisels.

Als gesichert gilt, dass die Strassenfläche beim Lindenweg-Kreisel den Flächenbedarf für eine dortige Kehranlage in jeglicher Ausgestaltung nicht zu decken vermag und die bestehende Siedlungsfläche beansprucht werden müsste. Dies gilt auch für eine etwaige Wendeschleife im Bereich Bächtelen-Kleinwabern, welche einen Abbruch bestehender Liegenschaften zur Folge hätte.

Die Mehraufwände (Prozess, Planung, Realisierung) müssten durch den Verursacher (Gemeinde Köniz) getragen werden, und die Planung einer neuen Lage für eine Kehranlage würde zu einer erheblichen Projektverzögerung führen.

Der Gemeinderat kann aus den genannten Gründen keine Auskunft darüber erteilen, ob ein vorzeitiges Wenden beim Lindenweg-Kreisel möglich wäre und welche Konsequenzen dies genau hätte.

5. Bedarf nach einer ÖV-Erschliessung durch Tram und S-Bahn

Eine mögliche Einzonung der Balsigermatte hat keinen Einfluss auf den Bedarf einer S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern: Der Bedarf nach der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern ist auf Kantons-, Regions- (Richtplan, RGSK) und Bundesebene (STEP Ausbauschnitt 2035) festgehalten und beschlossen worden, und zwar bereits für die aktuelle Nachfrage der heutigen Einwohnerinnen und Einwohner sowie Pendlerinnen und Pendler nach/aus Wabern, Kleinwabern, Grünau, Bächtelen und Nessleren, also noch ohne eine zusätzliche, zukünftige Entwicklung auf der Balsigermatte.

Der Gemeinderat teilt diese Beurteilung und bestätigt den bereits heutigen Bedarf nach einer ÖV-Erschliessung durch Tram und S-Bahn.

6. S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern

Die Tramverlängerung erschliesst einen wichtigen, schon weit fortgeschrittenen Entwicklungsschwerpunkt und ist ein Beispiel guter Abstimmung von Siedlungsplanung und Verkehr.

Aus der Optik der Agglomerationsprogramme (Bundesgelder) stellt die Verknüpfung der Tramlinienverlängerung mit der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern einen zentralen Bestandteil der Wirkungsbegründung für Gelder aus dem Agglomerationsprogramm dar. Diese Verknüpfung zur S-Bahn wäre hinfällig, würde die S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern entweder nicht realisiert oder zu einem noch nicht gesicherten "späteren" Zeitpunkt realisiert.

Im Vortrag zum kantonalen Investitionsrahmenkredit wurde die Tramverlängerung nach Kleinwabern sehr explizit an den ÖV-Knoten Kleinwabern mit S-Bahn und Bus gebunden. In direktem Kontakt mit dem Regierungsrat Christoph Neuhaus und dem AÖV des Kantons Bern wurde dem Gemeinderat im Dezember 2019 erneut bestätigt, dass die Finanzierung von Kantonsseite nur gilt, wenn die S-Bahn-Haltestelle und der ÖV-Knoten mit der Tramlinienverlängerung geplant und realisiert werden.

7. Gremien

In der Projektorganisation «Projekte Seftigenstrasse Bern - Kleinwabern» (SEFT) ist gemäss Mantelvertrag der Lenkungsausschuss das oberste Organ. Darin ist die Gemeinde Köniz vertreten, ausserdem Bernmobil, OIK II, AöV, die Stadt Bern sowie ohne Stimmrecht die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Projektänderungen werden im Lenkungsausschuss beantragt. Dieser hat sich wiederholt und dezidiert hinter das vom Könizer Stimmvolk beschlossene Projekt gestellt. Er hat das bestehende Bauprojekt light als Grundlage des Bauprojektes verabschiedet, die Tramlinienverlängerung mit Wendeschleife auf der Balsigermatte, die Verknüpfung mit S-Bahn-Haltestelle und ÖV-Knoten sowie den Gesamtterminplan ohne Etappierung bestätigt.

Aus diesem Grund geht der Gemeinderat davon aus, dass der LA einen Antrag auf Etappierung bzw. ein neues Teilprojekt aus grundsätzlichen Überlegungen ablehnen würde. Der LA hätte die veränderte Bestellung zu prüfen und zu entscheiden, ob das Projekt mit den bisherigen Vereinbarungen aufrechterhalten oder abgebrochen und später in veränderter Konstellation allenfalls neu aufgelegt werden soll.

8. Fazit

Mit den für das Vorhaben zur Verfügung stehenden Ressourcen könnten weder die Gemeinde Köniz noch die erwähnten Partner die aufgrund der Motion notwendigen Projektänderungen im Rahmen des bestehenden Projekts aufnehmen und verarbeiten. Eine Umsetzung der Forderungen aus der vorliegenden Motion V1935 würde im jetzigen, weit fortgeschrittenen Projektstand in der Summe dazu führen, dass ein neues Teilprojekt erarbeitet werden müsste. Wie das veränderte Projekt und das neue Teilprojekt aussehen würden, ist nicht bekannt. Im Gegensatz zum vom Volk beschlossenen Projekt der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern wäre eine Finanzierung eines neuen Vorhabens nicht gesichert. Zudem kann der Gemeinderat aktuell nicht sagen, welche Auswirkungen ein neues Vorhaben terminlich hätte. Als gesichert gilt, dass eine grosse Verzögerung gegenüber dem heutigen Terminplan zu erwarten ist.

Der Bevölkerung in Wabern und Kleinwabern würde somit das 2014 beschlossene Tram nach Kleinwabern auf lange Sicht verwehrt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 8. Januar 2020

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Formelle Prüfung der Motion vom 4. Dezember 2019



Köniz, 4. Dezember 2019 rc

**V1935 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion (BDP, CVP, EVP, glp), Grüne und Junge Grüne)
"Etappierung des ÖV-Ausbauprojekts Kleinwabern"
Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln bei den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass das ÖV-Ausbauprojekt Kleinwabern etappiert wird: In einer ersten Etappe sei die Verlängerung der Tramlinie nur bis zum Kreisel Lindenweg (Knoten Seftigenstrasse/Lindenweg) zu realisieren, respektive seien der Bau der neuen Bahnhaltestelle Kleinwabern sowie der Wendeanlagen Tram / Bus auf der Balsigermatte zurückzustellen.

Das Anliegen der Motionäre liegt gemäss der allgemeinen Zuständigkeitsregel (Art. 58 GO) des Gemeinderats (Führung, Planung und Koordination der Tätigkeiten der Gemeinde; Vertretung der Gemeinde gegen aussen) in der Zuständigkeit des Gemeinderats.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin