

Wabern, ÖV-Knoten Kleinwabern, Realisierung

Kredit; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Unter der Federführung von BERNMOBIL wird die Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern verlängert. Das Könizer Stimmvolk hat dafür im Herbst 2014 einen Gemeindeanteil von insgesamt gut CHF 9 Mio. bewilligt. Unter der Federführung der BLS soll ebenfalls in Kleinwabern bis 2026 eine neue S-Bahn-Haltestelle gebaut werden. Neben der Tramlinie 9 werden auch die Buslinien von BERNMOBIL nach Niederwangen und das Postauto nach Niedermuhlern an die neue Haltestelle geführt. Damit entsteht in Kleinwabern ein neuer ÖV-Umsteigeknoten von regionaler Bedeutung. Die für den reinen Tram- und Busbetrieb erforderliche Infrastruktur wie etwa die Wartehallen und Haltekanten sind durch die Projektbeteiligten (BERNMOBIL, Kanton und Gemeindeanteil Köniz) finanziert. Die Finanzierung der für den gesamten Bahnbetrieb erforderlichen Anlagen für die S-Bahn-Haltestelle wird vollständig vom Bund übernommen.



Abb. 1 In Kleinwabern entsteht ein ÖV-Knoten mit attraktiven Umsteigebeziehungen. Die Gemeinde ist für die Erstellung der Umsteigeanlagen zuständig.

Damit die neuen Haltestellen von Tram, Bus, Postauto und S-Bahn für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende gut und sicher erreichbar sind, müssen die dazu gehörenden Infrastrukturanlagen wie Fuss- und Velozugänge oder auch Veloabstellplätze erstellt werden: ein ÖV-Knoten entsteht. Städtebaulich hat Köniz ein Interesse an einem gut funktionierenden ÖV-Knoten, so dass sich Quartierbewohnerinnen und -bewohner, die Arbeitnehmenden, Besucherinnen und Besucher wie auch weitere ÖV-Reisende sicher fühlen und ein attraktives Umsteigen ermöglicht wird. Weder im Projekt der Tramlinienerweiterung 9 Wabern-Kleinwabern noch im Projekt der S-Bahnhaltestelle sind die Kosten für den zu erstellenden ÖV-Umsteigeknoten enthalten. Gemäss den Richtlinien des Regierungsrates sind die Gemeinden für die Erstellung der ÖV-Ergänzungsanlagen zuständig. Sie können beim Kanton einen Pauschalbeitrag zur Mitfinanzierung von ÖV-Umsteigeanlagen beantragen.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat dem Parlament einen Bruttokredit für die Erstellung einer ÖV-Umsteigeanlage in Kleinwabern von CHF 1'721'000.

Von den Gesamtkosten des Projektes von CHF 4'305'000 ist ein Betrag von maximal CHF 2'584'000 durch den Kanton fest zugesichert. Noch nicht zugesichert sind zum heutigen Zeitpunkt die Beiträge von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation (AP4). Der Gemeinderat hat beschlossen, zwei Projektelemente von knapp CHF 0.5 Mio. der Spezialfinanzierung "Ausgleich von Planungsvorteilen" zu entnehmen.

2. Zuständigkeiten und Projektperimeter

Der Kanton erstellt, zusammen mit der Transportunternehmung, die Infrastruktur für den Bus- und Tramverkehr. Hierfür hat das Könizer Stimmvolk einen Gemeindeanteil von gut CHF 9 Mio. bewilligt. Die BLS erstellt alle Anlagen, welche es für den Betrieb der S-Bahnhaltestelle braucht, dafür muss die Gemeinde keinen Anteil leisten. Diese Aufgaben- und Finanzierungsaufteilung ist in den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr geregelt und dem Link in der Fussnote¹ zu entnehmen. Es ist demnach die Aufgabe der Gemeinde Köniz, beim neu zu erstellenden ÖV-Knoten Kleinwabern die Flächen und Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung zu stellen. In der Abstimmungsvorlage zur Tramlinienverlängerung Linie 9 von 2014 wurde ein minimaler Zugang für den Fussverkehr skizziert, ohne dabei ein Projekt zu erarbeiten und die Kosten zu berechnen. Entsprechend sind sie auch nicht im vom Volk bewilligten Kredit enthalten. Nach dem Restart des Projektes Tramlinienverlängerung Kleinwabern im Jahr 2019 durch den Kanton und BERNMOBIL hat der Gemeinderat die Planungsarbeiten für den "ÖV-Knoten Kleinwabern" an die Hand genommen. Dem folgenden Plan ist die räumliche Abgrenzung zu den Projekten "Tramlinienverlängerung" und "S-Bahnhaltestelle" in Kleinwabern zu entnehmen. Im Innern der Wendeschleife ist vorgesehen, analog dem Bahnhof Wankdorf, zu einem späteren Zeitpunkt Hochbauten zu realisieren. Die in dunkler Farbe dargestellten Elemente sind Teile des vorliegenden Projektes. Bei den grau hinterlegten Flächen handelt es sich um Projekte, deren Finanzierung durch die verschiedenen Projektpartner erfolgen.

3. Verbesserung der regionalen und lokalen Erschliessungsqualität



Abb. 2: Elemente des ÖV-Knotens Kleinwabern sind farbig dargestellt, räumliche und finanzielle Abgrenzung zu den Projekten Tramlinienverlängerung und S-Bahnhaltestelle sind grau hinterlegt.

¹[Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr](#) (RRB 1232 / 2016), Abschnitt 4.2

Die beiden Projekte Tramlinienverlängerung Kleinwabern und S-Bahnhaltestelle Kleinwabern bilden zusammen einen ÖV-Umsteigeknoten Kleinwabern und sind Bestandteil einer übergeordneten Gesamtverkehrskonzeption. Sie dienen durch die Verknüpfung verschiedener Transportmittel nicht nur der lokalen Erschliessung des Quartiers, sondern verbessern das Verkehrssystem auch im regionalen Kontext. Das Umsteigen auf den lokalen Feinverteiler wird für die ÖV-Kunden und -Kundinnen aus der umliegenden Region attraktiver und die Strecke mit dem Wegfall des Umweges über den Bahnhof Bern kürzer. Er kann dadurch entlastet werden.

Das ÖV-Angebot für das östliche Siedlungsgebiet in Wabern, mit den bestehenden Quartieren Bächtelenpark, Bächtelenacker/ Nessleren und den zukünftigen Entwicklungen im bestehenden Quartier Kleinwabern sowie auf dem Metas-Areal und der Balsigermatte wird mit der Verknüpfung der Linien von BERNMOBIL, Postauto und S-Bahn in Kleinwabern sehr attraktiv. Die Erschliessungsgüte wird im Vergleich zu heute markant verbessert. Diese Angebotssteigerung sowie die Siedlungsentwicklung um den ÖV-Knoten sind im kantonalen sowie den kommunalen Richtplänen so vorgesehen. So soll der ÖV-Knoten nicht nur für das Umsteigen zwischen Bahn, Bus und Tram gut und sicher funktionieren. Er dient auch als ÖV-Haltestelle «Bahnhof Kleinwabern» für die nahen Wohnquartiere, die Arbeitsplätze, die Nahversorgung und die Naherholungsgebiete Gurten und Aare. Dieser Angebotsausbau kann seine Wirkung nur dann entfalten, wenn die Nutzerinnen und Nutzer attraktiv und sicher auf die verschiedenen Linien um- und zusteigen können.

4. Bezüge Legislaturziel und Richtplanung

Vergl. dazu Beilage 3, Ziffern 2+3.

5. Das Projekt

Der ÖV-Knoten wurde in enger Koordination mit den Projekten der Tramlinienverlängerung Linie 9 und der BLS-Haltestelle entwickelt. Es soll ein Fussweg mit zwei Sitzgelegenheiten von der Seftigenstrasse zu den Haltestellen führen. Der Veloverkehr wird soweit möglich in Kombination mit dem Busverkehr geführt und gedeckte Veloabstellplätze werden im direkten Umfeld der Haltestellen angeboten. Carsharing- und Kiss&Ride-Parkflächen sind strassenseitig angeordnet und vervollständigen das Mobilitätsangebot. Wie beim Tram und der S-Bahnhaltestelle müssen auch beim ÖV-Knoten archäologische Grabungen durchgeführt werden. Der ausführliche Beschrieb des Projekts ist im Bericht "ÖV-Knoten Kleinwabern" zu finden (Beilage 1).

5.1 Drei Projektelemente

Das Projekt ist in drei Elemente gegliedert. Sie sind in der Ziffer 3, Abbildung 2 farbig dargestellt und können so unterschieden werden:

Die Erschliessung (Grundvariante, im Plan braun dargestellt) umfasst die Wege für Fuss- und Veloverkehr zwischen Seftigenstrasse und den neuen ÖV-Haltestellen sowie die reinen Veloabstellflächen ohne Installationen (Infrastruktur).

Mit den **Infrastrukturen und der Möblierung** (Element, im Plan weinrot dargestellt) werden Sitzgelegenheiten für die wartenden Fahrgäste angeboten und Veloabstellinfrastruktur wie Velohalterungen und Unterstände geschaffen. Zusätzlich zu den herkömmlichen Sitzbänken dient die Konstruktion "Umweg" sowohl als Sitzgelegenheit wie auch als Gestaltungselement des Platzes. Die Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sollen die ÖV-Passagiere, Passantinnen und Passanten dazu einladen, dass der Platz auch zum Verweilen genutzt wird und damit zusätzlich belebt werden kann. Dies auch mit dem Ziel, einen Beitrag an die Sicherheit des neuen Ortes zu leisten.

Die ökologischen Ausgleichselemente (Element, im Plan grün dargestellt) beinhalten Bäume und eine Installation für Brut- und Nistplätze für Vögel und Insekten («Insektenhotel»). Die Elemente werden das Gebiet auf und bieten einen ökologischen Ausgleich zu den neu versiegelten Flächen. Da dieser nicht horizontal in der Fläche erfolgen soll, wird der Ausgleich in die vertikale, also in die Höhe gesucht. Die Brut- und Nistplätze werden in Form zweier Türme realisiert, die sich rund 15 Meter in die Höhe winden und eine Tor-Situation zum ÖV-Knoten Kleinwabern entstehen lassen. Bei der Gestaltung orientierten sich die Fachleute am Green Tower im nahen Bächtelenpark.

Mit den schattenspendenden Bäumen wird einerseits die Aufenthaltsqualität verbessert, andererseits werden Temperaturschwankungen der Belagsflächen rund um die Bäume reduziert. Die Kombination der Bäume, des Insektenhotels sowie der möglichen extensiven Grünnutzung des Innenbereiches der Wendeschleife wird für einen solchen Ort beispielhaft sein und Interessierte über die Region hinaus anziehen.

5.2 Archäologische Rettungsgrabungen

Die Balsigermatte wurde schon zu prähistorischen, römischen und mittelalterlichen Zeiten bewohnt. Bei Arbeiten in diesem Gebiet müssen deshalb archäologische Rettungsgrabungen vor Baubeginn durchgeführt werden. Beim Doppelspurausbau der BLS wurde ein Teil des Gebietes bereits sondiert. Beim Bau des ÖV-Knotens müssen auf den noch nicht überprüften Flächen durch den Archäologischen Dienst des Kanton Bern Rettungsgrabungen vorgenommen werden.

5.3 Aufwärtskompatibilität wurde berücksichtigt

Es ist bekannt, dass in Kleinwabern zuerst der ÖV-Knoten entstehen und die Siedlungsentwicklung auf der Balsigermatte zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert und realisiert wird. Vor diesem Hintergrund wurde bei der Planung des ÖV-Knotens stets die Aufwärtskompatibilität der einzelnen Elemente berücksichtigt. So wurden zum Beispiel die Dimensionierung der Veloabstellanlagen oder auch die Möblierung der Haltestellen und Veloabstellanlagen so gewählt, dass sie den Bedarf bei Eröffnung der Anlagen decken, jedoch erweiterbar sind, da der Endzustand je nach Entwicklung des Ortes stark variieren kann. Auch sind im vom Volk bewilligten Kredit für die Tramlinienerweiterung Personenunterstände des Typs "Link" enthalten. Auf den Bau dieses Typs wird beim ÖV-Knoten verzichtet und der Typ "Köniz" erstellt. Dies weil heute noch nicht abgeschätzt werden kann, wie lange diese Unterstände am gewählten Ort stehen werden. Mit dem gleichen Typ sollen auch die gedeckten Veloabstellplätze ausgestattet werden.

5.4 Verfahren zur Plangenehmigung und Landverhandlungen

Das Projekt "ÖV-Knoten Kleinwabern" wird aufgrund der engen technischen und verkehrlichen Abhängigkeiten zusammen mit dem Projekt "Tramlinienerweiterung Kleinwabern" als gebündeltes Dossier in Form eines Eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) beim Bundesamt für Verkehr zur Genehmigung eingereicht. Eine Einzonung ist nicht nötig. Die für das Projekt "ÖV-Knoten Kleinwabern" erforderlichen Landverhandlungen mit der Grundeigentümerschaft der Stiftung Balsigergut werden in einem Paket mit den Verhandlungen zum Flächenbedarf für die Tramlinienerweiterung geführt.

6. Finanzierung

Zahlreiche weitere wichtige Detailinformationen zur Finanzierung finden sich ergänzend in der Beilage 3. Aufgrund der zeitlichen Fälligkeit des Kredites (Baubeginn ab 2025, Beträge kommen erst in einigen Jahren zur Auszahlung) betrifft der Antrag die budgetlose Zeit im 2022 nicht.

Wie in Ziffer 2 beschrieben ist die Gemeinde für die Finanzierung und Realisierung von Fuss- und Veloinfrastruktur bei Ergänzungsanlagen im ÖV zuständig. Zusätzlich entstehen bei diesem Bauprojekt Kosten durch archäologische Grabungen. Für den ÖV-Knoten kann Köniz mit namhaften Beiträgen seitens des Kantons und des Bundes rechnen. Der Kanton Bern finanziert gut die Hälfte der Kosten. Der entsprechende Regierungsratsbeschluss liegt, inkl. des Anteils für archäologische Grabungen, vor. Daher kann dieser Anteil von den Gesamtprojektkosten abgezogen werden. Insgesamt investiert der Kanton in Kleinwabern inklusive der Rettungsgrabungen einen Betrag von gut CHF 27.5 Mio. (vergl. Beilage 4).

Während der Beschluss für die Unterstützung der Tramlinienerweiterung Linie 9 im Agglomerationsprogramm Bern 3. Generation von den eidg. Räten bereits vorliegt, ist der Grundsatzentscheid zur Unterstützung des ÖV-Knotens in Kleinwabern noch offen. Der definitive Entscheid des Bundes über eine finanzielle Beteiligung aus dem Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation ist voraussichtlich 2023 zu erwarten. Detaillierte Informationen zu den verschiedenen Unterstützungsbeiträgen finden sich in der Beilage 3, Ziffer 1 ff.

6.1 Grundvariante und zwei Elemente

Wie der Ziffer 5.1 zu entnehmen ist, wird dem Parlament eine Grundvariante und darauf aufbauend zwei Elemente präsentiert. Damit wird Transparenz geschaffen, dass die Grundvariante für das Funktionieren des Knotens zwingend erforderlich ist, und die zwei weiteren Elemente im Projekt diskutiert werden können. Der Gemeinderat beantragt dem Parlament den Gesamtkredit mit Grundvariante und den beiden Elementen, weil er vom Gesamtprojekt überzeugt ist. So kann er sich nicht vorstellen, dass es in Kleinwabern etwa keine Velounterstände oder Bäume geben soll. In der Grundvariante wie im Element "Möblierung" ist der jeweilige Anteil der Archäologie enthalten, der Archäologische Dienst des Kantons Bern beteiligt sich auch an diesen Kosten.

6.2 Kostenübersicht ÖV-Knoten Kleinwabern

Für die Ausführungsarbeiten liegt ein Kostenvoranschlag mit einer Genauigkeit von +/- 10% vor. Wichtig ist festzuhalten, dass auf den archäologischen Grabungen keine Mehrwertsteuer erhoben wird und sie daher nicht enthalten ist. Das AÖV beteiligt sich an maximal 56% der Gemeinde zustehenden Kosten (Erläuterungen zur Herleitung siehe Beilage 3).

Gesamte Projektkosten ÖV-Knoten Kleinwabern (inkl. MWST)

Grundvariante	CHF	3'153'000
Element "Ökologischer Ausgleich"	CHF	702'000
Element "Möblierung"	CHF	450'000
Total Projekt ÖV-Knoten Kleinwabern	CHF	4'305'000

Gesamte Projektkosten, Abzüglich der zugesicherten Beiträge (inkl. MWST)

Übertrag Total Projekt ÖV-Knoten Kleinwabern	CHF	4'305'000
Abzüglich zugesicherter Anteil Archäologie Kanton	CHF	393'000
Zwischentotal	CHF	3'912'000
Abzüglich zugesicherter Beitrag AÖV von 56%	CHF	2'191'000
Total zu bewilligender Kredit Köniz (inkl. MWST)	CHF	1'721'000

Voraussichtlich verbleibende Kosten für die Gemeinde

Die folgende Tabelle zeigt die Herleitung der voraussichtlichen Kosten auf, welche die Gemeinde nach Abzug der zugesicherten und noch nicht zugesicherten Beiträge bleiben. Wie der voraussichtliche Betrag von *CHF 2'049'000 aus dem aus dem Agglomerationsprogramm Bern 4. Generation (AP4) berechnet wurde, ist der Beilage 4 zu entnehmen.

Übertrag Total Projekt ÖV-Knoten Kleinwabern	CHF	4'305'000
Abzüglich Anteil Archäologie Kanton	CHF	393'000
*Abzüglich Beiträge aus AP4 Bund + Kanton	CHF	2'049'000
Zwischentotal Kosten zu Lasten der Gemeinde	CHF	1'863'000
Abzüglich Anteil AÖV = max. 56% oder Pflichtanteil Gemeinde mind. 20%	CHF	1'002'000
Voraussichtliche Endkosten Gemeinde	CHF	861'000

Nach den Richtlinien vom Kanton zur Unterstützung von Umsteigeanlagen muss der Gemeindeanteil mindestens 20% an den Gesamtkosten betragen.

6.3 Grundvariante steuerfinanziert, Elemente spezialfinanziert

Die Grundvariante stellt die minimale Funktion des Umsteigeknotens in Kleinwabern sicher, daher ist sie aus Steuermitteln zu finanzieren.

Der Gemeinderat hat beschlossen, für den Gemeindeanteil zur Realisierung der beiden Elemente "Möblierung" und "Ökologischer Ausgleich" des ÖV-Knotens Kleinwabern Mittel aus der Spezialfinanzierung „Ausgleich von Planungsvorteilen“ zu entnehmen (Erläuterungen siehe Beilage 3).

Nach Abzug der vom Kanton zugesicherten Beiträge ergeben sich daraus folgende Summen:

Grundvariante (steuerfinanziert)	CHF	1'230'000
Element "Ökologischer Ausgleich" (spez. finanziert)	CHF	309'000
Element "Möblierung" (spez. finanziert)	CHF	182'000
Total Projekt ÖV-Knoten Kleinwabern	CHF	1'721'000

Der Spezialfinanzierung „Ausgleich von Planungsvorteilen“ wird, unter dem Vorbehalt, dass das Parlament dem Kredit ÖV-Knoten zustimmt, ein Betrag von insgesamt CHF 491'000 entnommen, zulasten Steuern sind es CHF 1'230'000. Details zur Herleitung dieser Zahlen sind der Beilage 3, Ziffer 1.4 zu entnehmen.

6.4 IAFP

Im IAFP 2022 sind unter Ziffer 2410.5010.0306 für das Projekt "Kleinwabern Bahnhof, Neugestaltung Umsteigeknoten (ÖV-Knoten Platz)" über die Jahre 2021 bis 2026 Nettobeträge von insgesamt CHF 1.2 Mio. eingestellt, beantragt werden gut CHF 1.7 Mio. Da es sich beim beantragten Kredit um einen Bruttobetrag handelt, wird die effektive Belastung bei Projektabschluss mit einem voraussichtlichen Betrag (nach Abzug Finanzierungen durch Bund und Kanton) von CHF 861'000 wesentlich unter dem eingestellten Gesamtbetrag liegen (vergl. Ziffer 6.2)

7. Abhängigkeiten und Terminplan

Die Ausführung des Projektes ist zeitgleich mit der Verlängerung der Tramlinie 9 geplant. Der Knoten soll gemäss aktuellem Terminplan Ende 2026 in Betrieb genommen werden. Der aktuelle Stand der Planung sieht folgende Eckdaten vor:

- Bewilligungsverfahren	2022- 2024
- Ausführungsprojekt / Ausschreibung	2024
- Ausführung	2025-2026

8. Folgen bei Ablehnung

Wie der Ziffer 6 zu entnehmen ist, liegt der Regierungsratsbeschluss zur Freigabe sämtlicher Kredite im Zusammenhang mit der Tramlinienverlängerung und dem Anteil an den ÖV-Knoten vor. Vor diesem Hintergrund werden die 2019 wieder aufgenommen Planungsarbeiten fortgeführt, am kommunizierten Realisierungszeitpunkt (Ziffer 7) wird festgehalten. Auch die BLS wird die Realisierungsarbeit der S-Bahnhaltestelle weiterführen. Lehnt das Parlament die Grundvariante in diesem Geschäft ab, können die S-Bahnhaltestelle sowie die Bus- und Tramhaltestellen für die zu Fuss Gehenden nicht gemäss Behindertengleichstellungsgesetz verbunden werden, was die Einklagbarkeit der Gemeinde aufgrund dieser Situation durch Behindertenorganisationen erhöht. Des Weiteren gibt es keine Infrastruktur für die Fahrradfahrenden in Kleinwabern. Die Tramlinie 9 wird auf der Balsigermatte isoliert werden und es kann von der neuen S-Bahnhaltestelle nicht zu- und umgestiegen werden.

Wird nur der Betrag für die Grundvariante bewilligt und ein oder beide Elemente "Möblierung" und "Ökologischer Ausgleich" aus dem Gesamtkredit gestrichen, ist der Spareffekt gering (wenn die Beiträge von Bund und Kanton berücksichtigt werden). Im Gegenzug werden etwa Velos und Velo-Anhänger ohne Witterungsschutz irgendwo abgestellt und es wird an Sitzgelegenheiten fehlen. Der ökologische Ausgleich zur neu asphaltierten Fläche wird es bei der Ablehnung dieses Betrages im Perimeter nicht geben und es kann keine Aufenthaltsqualität angeboten werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Für die Realisierung des ÖV-Knotens Kleinwabern wird ein Bruttokredit von CHF 1'721'000 (inkl. MWST, zuzüglich allfälliger Teuerung) zu Lasten Konto 2410.5010.0306 für das Projekt "Kleinwabern Bahnhof, Neugestaltung Umsteigeknoten (ÖV-Knoten Platz)" bewilligt.

Köniz, 26. Januar 2022

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Bericht "Gemeinde Köniz ÖV-Knoten Kleinwabern"
- 2) Gestaltungsplan (nur online auf der Parlamentswebseite verfügbar)
- 3) Detailinformationen zu den Themen Finanzen, Bezüge zu Legislaturziel und Richtplanung
- 4) Regierungsratsbeschluss Kantonsausgaben und -beiträge für die Projekte "Tramlinienverlängerung Kleinwabern" und "ÖV-Knoten Kleinwabern", vom 1. Dezember 2021
- 5) Folgekostentabelle

Gemeinde Köniz ÖV-Knoten Kleinwabern

Bauprojekt



31. August 2021

IG RGS

Impressum

Projektleitung: Maurizio Dal Negro, Dipl. Bauing. FH
SMT AG
Stv. Projektleitung: Rolf Blaser, Dipl. Bauing. FH
SMT AG
Städtebau/Freiraum: Urs Thomann, Dipl. Ing in Raumplanung FH
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Interventionen: Alain Jenzer

Bern, den 31. August 2021

Maurizio Dal Negro

Rolf Blaser

Änderungsnachweis

Version	Datum	Bezeichnung der Änderungen	Verteiler
1	02.07.21		Gemeinde Köniz, TBF
2	23.07.21	Redaktion Berichtstruktur	Gemeinde Köniz, TBF
3	02.08.21	Anpassen Kosten	IG RGS
4			

Inhaltsverzeichnis

1. Auftrag, Ausgangslage	1
2. Grundlagen	1
3. Projektbeschrieb	3
3.1 Gesamtkonzept Verkehr – Städtebau – Freiraum	3
3.1.1 Geometrie Strassen und Tram	3
3.1.2 Verkehr (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr)	3
3.1.3 Städtebau und Freiraum	5
3.2 Ausstattung und Gestaltung	7
3.2.1 Grundausrüstung ÖV-Knoten	7
3.2.2 Möblierung und Infrastruktur für Zufussgehende und Veloverkehr	8
3.2.3 Ökologischer Ausgleich	9
3.3 Archäologie	10
4. Kosten	11
5. Termine	12
6. Landerwerb	12
Beilage 1: Gestalterische Interventionen am ÖV-Knoten Kleinwabern	13

1. Auftrag, Ausgangslage

In Kleinwabern wird mit der Verlängerung der Tramlinie 9 sowie dem Bau der neuen S-Bahn Haltestelle der BLS ein Umsteigeknoten Bahn-Tram-Bus entstehen. Damit die Bevölkerung den Knoten sicher, einfach und effizient nutzen kann, muss zwischen der Endhaltestelle „Kleinwabern Bahnhof“ des Tram 9, der Postautohaltestelle und der S-Bahn-Haltestelle der BLS eine direkte, ansprechende Verbindung geschaffen werden. Im Umfeld des neuen Umsteigeknotens soll zudem zukünftig eine städtebauliche Entwicklung stattfinden, der ÖV-Knoten muss somit aufwärtskompatibel gestaltet werden.

Im Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern unter Federführung des Kantons (nachfolgend „Tram-Projekt“ genannt) sind die Infrastrukturen für das Tram inkl. Haltestelle sowie die Bushaltestellen und Zufahrtsstrassen enthalten. Die neue S-Bahn-Haltestelle der BLS beinhaltet die Zugänge zu den Perrons und der Unterführung (nachfolgend „BLS-Projekt“ genannt).

Um die verschiedenen Haltestellen zu einem Knoten zu vereinen, ist ein öffentlicher Bereich im Sinne eines Bahnhofsplatzes notwendig. Aufgrund der noch offenen Entwicklung des Gebiets soll mit dem aktuell vorliegenden Projekt ein funktionaler Raum entstehen, der in einem ersten Schritt auch ohne die künftige Siedlungsentwicklung funktioniert.

Kern des Projekts ist die Schaffung sicherer Zugänge für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrenden zu und zwischen den Haltestellen. Als Anziehungspunkte für den Platz werden zudem Ausstattungen zur Möblierung und zum ökologischem Ausgleich installiert, die wichtigen Nutzungsansprüchen gerecht werden.

Mit der Planung der Siedlungsentwicklung soll der Platz in einer künftigen Phase ebenso weiterentwickelt, erweitert und wo nötig verändert werden können, um auch neuen Ansprüchen gerecht zu werden. Dies können etwa künftig höhere Aufenthaltsanforderungen sein, beispielsweise mit einem Quartierplatz mit Aktivitäten, mit neuen Wegführungen für Fuss- und Veloverkehr zwischen Quartier und Bahnhofplatz oder weiteren Elementen.

2. Grundlagen

Grundlagen für das Bauprojekt:

- Bauprojekt Tram Kleinwabern (IG RGS, 2021)
- Vorprojekt ÖV-Knoten Kleinwabern (IG RGS, 2020)
- Ideenwettbewerb Zentrumsentwicklung (inkl. Erschliessung) Kleinwabern (2014)
- Kommunalen Richtplan Gemeinde Köniz

- Factsheet Bedarf Bushaltekanten S-Bahn-Station Kleinwabern (3B Bahn + Bus Beratung AG, 2020)
- Vorstudie S-Bahn Haltestelle Kleinwabern (BLS, 2021)

3. Projektbeschreibung

Das Projekt ÖV-Knoten Kleinwabern ist eng mit dem Tram-Projekt und dem BLS-Projekt verflochten. Diese Projekte werden separat geplant und finanziert. Zum Verständnis der betrieblichen Abläufe und gestalterischen Aspekte des ÖV-Knotens wird im nachfolgenden Projektbeschreibung aber auf eine entsprechende Aufteilung verzichtet. Der Bereich des ÖV-Knotens wird unterteilt in die Bereiche „Grundausrüstung“, „Möbliierung und Infrastruktur Fuss-/ Veloverkehr“ sowie „ökologischer Ausgleich“ (siehe Abbildung 3).

3.1 Gesamtkonzept Verkehr – Städtebau – Freiraum

3.1.1 Geometrie Strassen und Tram

Die Anordnung der Tram-Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" ist senkrecht zu den Gleisen der BLS. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt rechtwinklig ab resp. zur Seftigenstrasse. Die Tramführung erfolgt ab dem Kreisel Lindenweg während ca. 90 m auf der Seftigenstrasse im Mischverkehr. Danach zweigt das Tram in Richtung BLS-Gleise ab und fährt in die Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" ein. Parallel dazu wird noch ein Dienstgleis inkl. Perron angeordnet. Das Tram fährt danach entlang der Bahn und über die neue Erschliessungsstrasse zurück zur Seftigenstrasse.

Die Busse verkehren in der Wendeschleife im Gegenverkehr zum Tram. Die Buskanten für die Tangentialverbindung in den Korridor Köniz (aktuell Linien 22/29, 2 Kanten) befinden sich parallel zur Tramhaltekante. Jene für die regionale Buslinie in den Längenberg (Postauto-Linie 340, 1 Kante) in annähernd paralleler Lage zur BLS. Eine vollständig parallele Anordnung würde auf Grund der Schleppkurven in einem grösseren Flächenverbrauch für den ÖV-Knoten resultieren. Für den Fall, dass aufgrund der erwarteten Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends mittel- bis langfristig eine weitere Buslinie bis zur S-Bahnstation Kleinwabern geführt wird, ist parallel zur regionalen Haltekante konzeptionell, planerisch und räumlich Platz für eine 4. Bushaltekante sichergestellt. Diese kann im Rahmen der Platzgestaltung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung innerhalb der Tramwendeschleife zu einem späteren Zeitpunkt gebaut und in die Umgebungsgestaltung integriert werden.

3.1.2 Verkehr (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr)

Die Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" wird durch drei Verkehrsträger (Bahn, Tram und Bus) des öffentlichen Verkehrs (ÖV) angefahren. Durch diese verschiedenen ÖV-Angebote erfolgt an der Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" ein grosser Fahrgastwechsel. Die Umsteigewege zwischen Bus und Tram sind optimal. Durch die Perronanordnung ergibt sich für das Umsteigen Bus / Tram eine Tür zu Tür Beziehung, was sehr wünschenswert ist und den Komfort für den Fahrgast erhöht. Die Umsteigewege zwischen Tram / Bus und Bahn sind etwas länger, aber führen direkt über den als Begegnungszone angelegten Platz zur Personenunterführung

resp. zum Perronaufgang der S-Bahnhaltestelle der BLS. Personen mit eingeschränktem Sehvermögen werden aus Sicherheitsgründen vom Tram resp. Bus über die „Fussverkehrsachse“ des Zugangs zum ÖV-Knoten geführt.



Abbildung 1: Visualisierung ÖV-Knoten mit direkten und bequemen Umsteigebeziehungen

Die Busse benutzen für die Zufahrt zur Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" den Anschluss des motorisierten Verkehrs (MIV) ab der Seftigenstrasse. Für die Wegfahrt erhält der Bus einen separaten, lichtsignalgesteuerten Anschluss an die Seftigenstrasse im Bereich der Trameinfahrt.

Der Anschluss für den MIV erfolgt ab der Seftigenstrasse ca. 190 m nach dem Kreisel Lindenberg in Form einer Stichstrasse. Der Anschluss erfolgt über einen lichtsignalgesteuerten Knoten. Eine mögliche Dosierung des MIV im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement des Kantons ist stadteinwärts ca. 90 m vor der neuen Stichstrasse auf der Seftigenstrasse vorgesehen. Die Stichstrasse endet mit einem Wendehammer am Anfang des Platzes vor dem BLS Trasse. An diesem Wendehammer sind 5 Plätze für Personenwagen angeordnet. Diese sind für Kiss & Ride und als Mobility Abstellplätze (kurzfristig 2, mittelfristig 4) reserviert. Sie sind mit einem sickerfähigen Belag ausgeführt. Ansonsten befinden sich keine Parkplätze im Bereich des ÖV-Knotens, Park & Ride ist an dieser Lage explizit nicht erwünscht. Der Platz des ÖV-Knotens ist MIV frei. Die Zufahrt für betriebliche Zwecke und Unterhalt der S-Bahn-Haltestelle der BLS ist möglich. Die Platzverhältnisse sind dabei ausreichend, dass dies auch mit Lieferwagen oder LKW möglich ist.

Die Radfahrerinnen und Radfahrer aus Richtung Wabern werden auf direktem Weg ab der Seftigenstrasse zu den Veloabstellplätzen bei der Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof" geführt. Die Radfahrenden aus Richtung Kehrsatz werden via Stichstrasse geführt. Dabei gibt es für die geübten Velofahrenden die Möglichkeit, auf den Linksabbiegestreifen des MIV zu fahren und lichtsignalgeregelt in die Zufahrtsstrasse zum ÖV-Knoten abzubiegen. Für ungeübte Velofahrende gibt es die Möglichkeit, mittels Velofurt (separate Veloführung) bei der Haltestelle Lindenweg SE zum ÖV-Knoten zu fahren. Die Ausfahrt in Richtung Wabern erfolgt ebenfalls in indirekter Linienführung über die Velofurt bei der Haltestelle Lindenweg SE. Die Zu- und Wegfahrt von Tram und Bus erfolgen lichtsignalgesteuert.

Zwischen der BLS Perronanlage und dem Tramtrassee ist im Bereich des ÖV-Knotens ein Korridor von 6 m Breite freigehalten, welcher eine allfällige zukünftige Fuss- und Veloverbindung zwischen Wabern und Kehrsatz entlang dem Bahntrassee ermöglicht.

Die Zufussgehenden vom Areal METAS gelangen auf direktem Weg über die Seftigenstrasse (Fussgängerstreifen) und zur Haltestelle "Kleinwabern Bahnhof". Auch der Fussverkehr aus den übrigen Gebieten gelangen ohne grosse Umwege zum Umsteigeknoten.

Organisation der Verkehrsströme und Geometrien des ÖV-Knotens sind mit dem aktuellen Stand (Vorstudie) der Projektierung der S-Bahn-Haltestelle durch die BLS so abgestimmt, dass gute und bequeme Umsteigebeziehungen zur S-Bahn gewährleistet sind. Auch wenn die BLS in der weiteren Projektierung die Lage der Perronzugänge oder Höhenkote der Personenunterführung anpassen, hat dies aus aktueller Sicht keine wesentlichen Auswirkungen auf den ÖV-Knoten (Umsteigebeziehungen, Velounterstände, Grundausrüstung) und wirkt sich auch nicht negativ auf die Zugänglichkeit der Perrons für Personen mit eingeschränkter Mobilität aus.

3.1.3 Städtebau und Freiraum

Mit der senkrechten Anordnung der Tram- und Bushaltestelle entsteht ein grosszügiger, offener Raum zwischen Seftigenstrasse und Bahnhof. Dieser offene Raum unterstützt die Erkennbarkeit des Bahnhofs von der Seftigenstrasse aus. Die nahezu direkte, durchgehende Fussverbindung zwischen METAS / Nesslerenweg und S-Bahn-Haltestelle mit entsprechender Querung der Seftigenstrasse ist ein wichtiges Element zur Verbesserung der Orientierung. Diese Verbindung wird mit den zwei Türmen der Insektenhotels (siehe Kapitel 3.1.7) und einer kleinen Platzsituation mit Sitzgelegenheiten sowie einer Baumreihe räumlich betont. Die Bäume verschiedener Grösse sind dabei leicht versetzt und gruppiert innerhalb eines 3 m breiten Schotterbandes gesetzt. Zwischen diesen Baumclusters befinden sich vier Velounterstände, welche Platz für insgesamt ca. 80 Velos bieten.

Während die Aufenthaltsflächen resp. Veloabstellanlagen mit einem weichen, sickerfähigen Belag (Kies/Schotter) ausgeführt sind, werden die Verkehrsflächen sowie Tram-/Busperrons mit Asphalt ausgestattet.

Aufgrund der Anordnung der Bushaltekanten kreuzen die Busse die „Schnelle Zone“ des Umsteigepunkts und damit die Hauptfussverkehrsbeziehung zwischen Tram / Bus und Bahn. Um

den Fahrbereich der Busse erkennbar zu machen, ist dieser durch Schalensteine innerhalb der Asphaltflächen des ÖV-Knotens gestalterisch hervorgehoben. Im Abschnitt zwischen der Einfahrt von der Seftigenstrasse bis zur Haltestelle werden die Flächen zwischen den jeweiligen Fahrbereichen von Velo, Bus und Tram begrünt. Zusätzlich zum ökologischen Aspekt (u.a. Klimaadaptation) dieser Lösung fügt sich so der ÖV-Knoten auch gestalterisch besser in die Freiraumstrukturen von Kleinwabern ein. Das Verwenden einer blumigen Aussaat schafft zu gewissen Jahreszeiten Farbenvielfalt und verbindet das Ökosystem der Horizontalen (Grünflächen) mit jenem der Vertikalen (Insektenhotels) am Eingangstor zum ÖV-Knoten.



Abbildung 2: Dank übersichtlicher Anordnung, platzsparender Organisation, einfachen Materialien sowie gestalterischen Interventionen zur Möblierung und ökologischem Ausgleich integriert sich der ÖV-Knoten in die heutige Situation ebenso wie bei einer künftigen baulichen Entwicklung seines Umfeldes.

3.2 Ausstattung und Gestaltung



Abbildung 3: Grundausrüstung ÖV-Knoten und Flächen für Möblierung und ökologischen Ausgleich

3.2.1 Grundausrüstung ÖV-Knoten

Zur Grundausrüstung des ÖV-Knotens gehören die Zufahrten für Velofahrende und Zugänge für Zufussgehende ab der Seftigenstrasse sowie der freigehaltene Platz für die zukünftige Velo- und Fussverbindung zwischen Wabern und Kehrsatz entlang der BLS (Breite 6.0 m). Die Fussverkehrsflächen sind asphaltiert und mittels schräggelstem Schalenstein vom Fahrbereich der Busse und der Zufahrt der Velos getrennt. Dies gewährleistet die Erkennbarkeit der unterschiedlichen Funktion der Flächen wie auch sichere Überfahrbarkeit des Randsteins zu den Veloabstellplätzen.

3.2.2 Möblierung und Infrastruktur für Zufussgehende und Veloverkehr

Dieser Bereich beinhaltet im Speziellen die Veloabstellanlagen parallel zur Tram-/Bushaltekante und beim BLS-Perron sowie die gestalterische Intervention „Umweg“.

Unter dem östlichen Teil der platzzugewandten Perronanlage befinden sich ca. 120 gedeckte Veloabstellplätze. Mittels Doppelstock-Veloparkiersystem sind diese sehr platzeffizient in unmittelbarer Nähe zu den Perronzugängen angeordnet und somit optimal zum Umsteigen von/auf die S-Bahn. Weitere Veloabstellplätze befinden sich zwischen der Seftigenstrasse und der BLS parallel zu den Bushaltekanten. Diese sind gedeckt in vier Unterständen für je 20 Velos gebündelt. Zu diesem Zweck wird der sich in Köniz bewährte Unterstandstyp analog zu den Buswartehallen verwendet. Unter diesen können Fahrrad-Anlehnbügel montiert werden, wobei ein Teil der Fläche auch freigelassen werden soll, um das geordnete Abstellen von z.B. Cargo-Bikes oder Veloanhängern zu ermöglichen.

Am Schnittpunkt zwischen Zugangsachse, Perronzugang und dem Korridor für eine zukünftige Fuss-/Veloverbindung entlang des Bahntrassees ist die gestalterische Intervention „Umweg“ positioniert. Als Gegenspiel zu den verschiedenen Strömen des Fuss- und Veloverkehrs soll der „Umweg“ zu deren Entflechtung beitragen und vor allem auch einen Ort zum Innehalten, Ausruhen und Verweilen anbieten. Der „Umweg“ erhebt sich aus dem Platzniveau, steigt langsam an, dreht eine Schlaufe und senkt sich ab der Mitte der Strecke wieder dem Platzniveau zu, um in diesem aufzugehen. Vor allem aber kann der rund 25 Meter lange „Umweg“ am ÖV-Knoten Kleinwabern den Wartenden auch als Sitzbank dienen. Er liegt am höchsten Punkt rund 50 Zentimeter über dem Bahnhofplatz. Die Höhe wird durch gebogene Metallstellriemen überwunden, die gleichzeitig auch den Asphaltbelag einschliessen. Die helle Oberfläche der Seitenwände sorgt dafür, dass das Relief, welches der Umweg in den Platz zeichnet, auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit erkennbar ist.

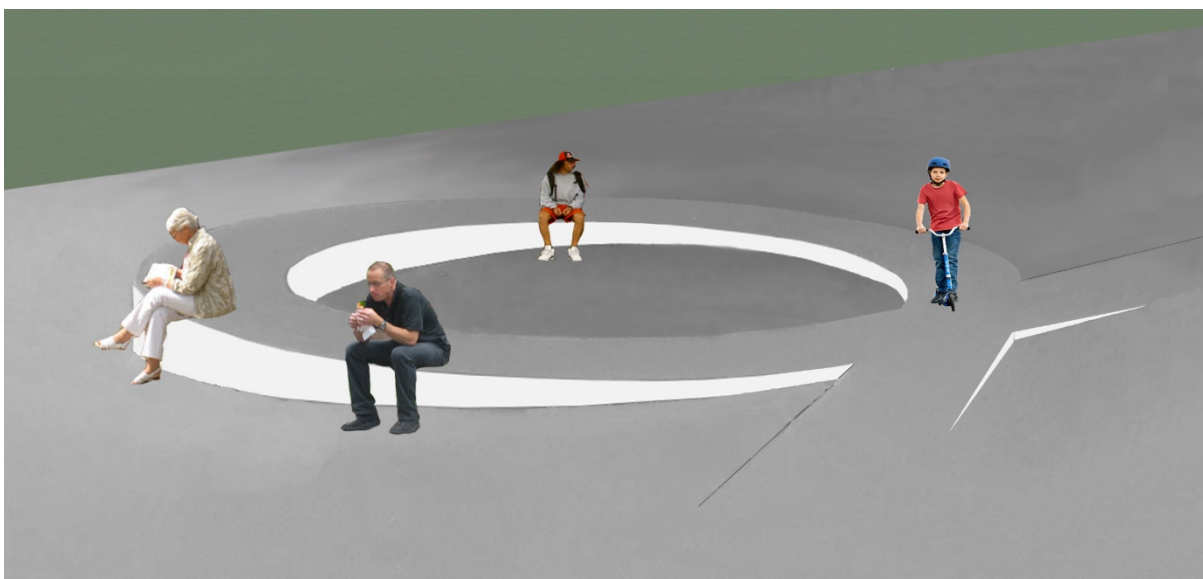


Abbildung 4: Visualisierung der Intervention „Umweg“ (Technische und konstruktive Details finden sich in der Beilage „Gestalterische Interventionen am ÖV-Knoten Kleinwabern“)

Eine mit Sitzbänken ausgestatte Aufenthaltsfläche befindet sich zudem an der gegenüberliegenden Seite der Zugangsachse an der Seftigenstrasse und bietet dort Spazierenden eine Ausruhmöglichkeit.

3.2.3 Ökologischer Ausgleich

Als ökologischer Ausgleich beim ÖV-Knoten dienen eine Grünfläche und 11 Bäume, welche in der Zugangsachse zwischen den Veloabstellplätzen gepflanzt werden.

Einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Ausgleich leistet das Insektenhotel. Dieses besteht aus zwei kommunizierenden Holztürmen, die sich rund fünfzehn Meter in die Höhe winden. Sie bilden zusammen eine Torsituation für den ÖV-Knoten Kleinwabern und bieten Tausenden von Insekten aber auch zahlreichen Vogel- und Fledermaus-Arten willkommene Nistgelegenheiten. Der schienengebundene und strassengebundene Verkehr werden damit um tierischen Flugverkehr ergänzt und der ÖV-Knoten Kleinwabern ökologisch aufgewertet. Als temporäre Installationen verweisen die zwei Türme in den nächsten Jahren auf die geplante, zukünftige Bautätigkeit am ÖV-Knoten Kleinwabern. Durch ihren ökologischen Wert, raumbildende Anlage sowie identitätsstiftenden Ausdruck thematisieren auch wesentliche gesellschaftliche Ansprüche an eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, für welche die Gemeinde Köniz bereits vom Kanton Bern und dem Schweizer Heimatschutz ausgezeichnet wurde und zu der auch die umsichtige Planung und Abdeckung unserer Mobilitätsbedürfnisse gehört. Ganz in diesem Sinne werden die Türme aus Holzmodulen (Esche, Eiche, Lärche) einheimischer Herkunft erstellt, die nach dem Rückbau einzeln in Schul- und Privatgärten weiter ihren Dienst als Insektenhotels leisten können. Die Stabilität gewährleistet ein Kern aus rezyklierbarem Stahl und ein Fundament aus Stahlbeton.



Abbildung 5: Visualisierung „Insektenhotel“ (*Technische und konstruktive Details finden sich in der Beilage „Gestalterische Interventionen am ÖV-Knoten Kleinwabern“*)

Die zwei Türme basieren auf dem gleichen Prinzip und den gleichen Würfelmodulen, die jedoch auf verschiedene Weise kombiniert werden können. Dadurch kann die Form der Türme individuell ausgestaltet werden. Als Nistgelegenheiten dienen rund 30'000 Bohrungen mit verschiedenen Tiefen (bis 140mm) und Durchmessern (3mm – 8mm), welche aus der Nähe sichtbar sind und somit als gestalterisches Mittel eingesetzt werden.

Die Holztürme sind temporär bis zum Zeitpunkt der Arealentwicklung. Ob, wie und in welcher Form sie integriert werden können oder ob die einzelnen Module in anderer Form weiterverwendet werden, ist im Rahmen der Siedlungsentwicklung zu planen.

3.3 Archäologie

Die Balsigermatte wurde schon zu prähistorischen, römischen und mittelalterlichen Zeiten bewohnt. Bei Arbeiten in diesem Gebiet müssen deshalb archäologische Grabungen vor Baubeginn durchgeführt werden. Beim Doppelspurausbau der BLS wurde einen Teil des Gebietes bereits sondiert. Beim Bau des öV-Knotens müssen auf den noch nicht überprüften Flächen durch die Archäologischen Dienste des Kanton Berns Grabungen vorgenommen und analysiert werden. Dabei werden die Kosten unter den verschiedenen Projektbeteiligten aufgeteilt. Die Archäologischen Dienste des Kantons sowie die Gemeinde Köniz teilen sich die Kosten gemäss dem gängigen Kostenteiler auf.

4. Kosten

Kostenvoranschlag mit einer Genauigkeit von $\pm 10 \%$

Kostenbasis ist Juni 2021

Grundausrüstung		CHF 2'976'000.00
- Erschliessungsflächen Fussverkehr/Velo, Abstellfläche Velo (gegenüber Tramhaltestelle, ohne Infrastruktur)	CHF 1'020'700.00	
- Beleuchtung	CHF 180'100.00	
- Honorare, Baunebenkosten, Landerwerb, Unvorhergesehenes	CHF 1'086'900.00	
- Archäologie	CHF 688'000.00	
Möblierung und Infrastruktur Fuss-/Veloverkehr		CHF 652'000.00
- Veloständer auf Abstellfläche Velo gegenüber Tram-/Bushaltestelle	CHF 160'000.00	
- Veloparksystem (2-stöckig) bei Perron S-Bahn-Haltestelle	CHF 100'000.00	
- Kabelarbeiten Elektro und Beleuchtung	CHF 44'000.00	
- Sitzbänke	CHF 15'000.00	
- Umweg, inkl. zusätzlichen Flächenbedarf (Archäologie)	CHF 121'510.00	
- Honorare, Baunebenkosten, Archäologie, Landerwerb, Unvorhergesehenes	CHF 211'500.00	
Ökologischer Ausgleich		CHF 423'000.00
- Bäume in unversiegelter Fläche gegenüber Tram-/Bushaltestelle	CHF 66'000.00	
- Insektenhotel inkl Fundament	CHF 220'000.00	
- Honorare, Baunebenkosten, Landerwerb, Unvorhergesehenes	CHF 137'300.00	
<hr/>		
Total (exkl. MWST)		CHF 4'051'000.00
MWST 7.7 % (ohne Archäologiekosten)		CHF 254'000.00
Total (inkl. MWST)		CHF 4'305'000.00

5. Termine

Für den ÖV-Knoten sind die folgenden Termine vorgesehen. Die Termine korrespondieren mit den Terminen für das Tramprojekt.

Einreichung PGV-Dossier beim BAV:	Frühjahr 2022
Öffentliche Auflage:	Verlauf 2022
Voraussichtliche Projektgenehmigung durch BAV:	Anfang 2024
Geplanter Baubeginn:	2025

6. Landerwerb

Die Fläche des ÖV-Knotens beträgt 2'322 m². Dies ist auch die Fläche, welche erworben werden muss. Der ganze Landerwerb betrifft die Parzelle Nr. 292, welche im Besitz der Familienstiftung Balsigergut ist.

Beilage 1: Interventionen am ÖV-Knoten Kleinwabern

Poesie, Identität, Sicherheit – Interventionen am öV-Knoten Kleinwabern

Am neuen ÖV-Knoten Kleinwabern tragen zwei Interventionen massgeblich zur Identität des Ortes sowie zu dessen Belebung und Strukturierung bei: der Umweg und das Insektenhotel. Die zwei Interventionen steigern die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl am ÖV-Knoten Kleinwabern und bereichern die funktionale Ebene um ein poetisches Moment. Das Insektenhotel stellt zudem einen ökologischen Ausgleich dar. Der Umweg lädt dazu ein, im sitzen, gehen und spielen angeeignet zu werden.

Ein Umweg für den ÖV-Knoten Kleinwabern

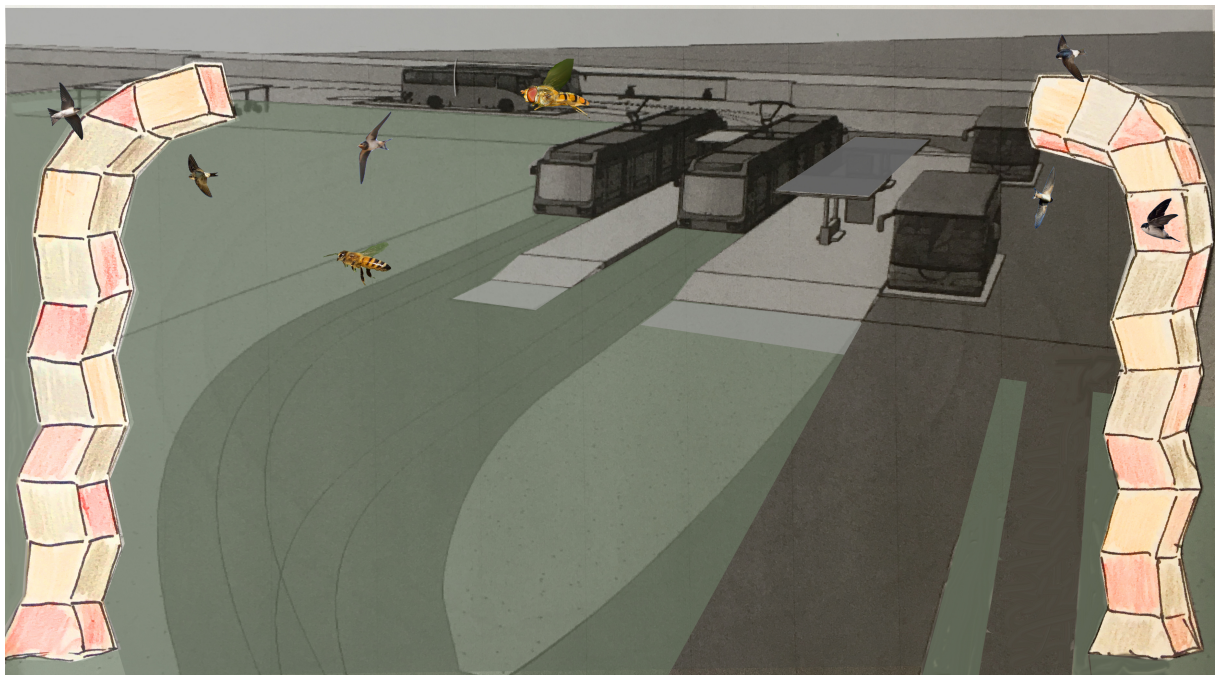
Der Umweg erhebt sich aus dem Bahnhofplatz, steigt langsam an, dreht eine Schlaufe und senkt sich ab der Mitte der Strecke wieder dem Bahnhofplatz zu, um in diesem aufzugehen. Der Umweg ist das Gegenspiel zum möglichst nahtlosen, auf grösstmögliche Effizienz ausgerichteten ÖV-Takt. Er will uns nicht so schnell wie möglich von A nach B führen; der Umweg ist das Ziel. Auf dem Umweg verändert sich unsere Sicht auf die Umgebung und vielleicht auch die Sicht auf die Dinge, die uns beschäftigen.

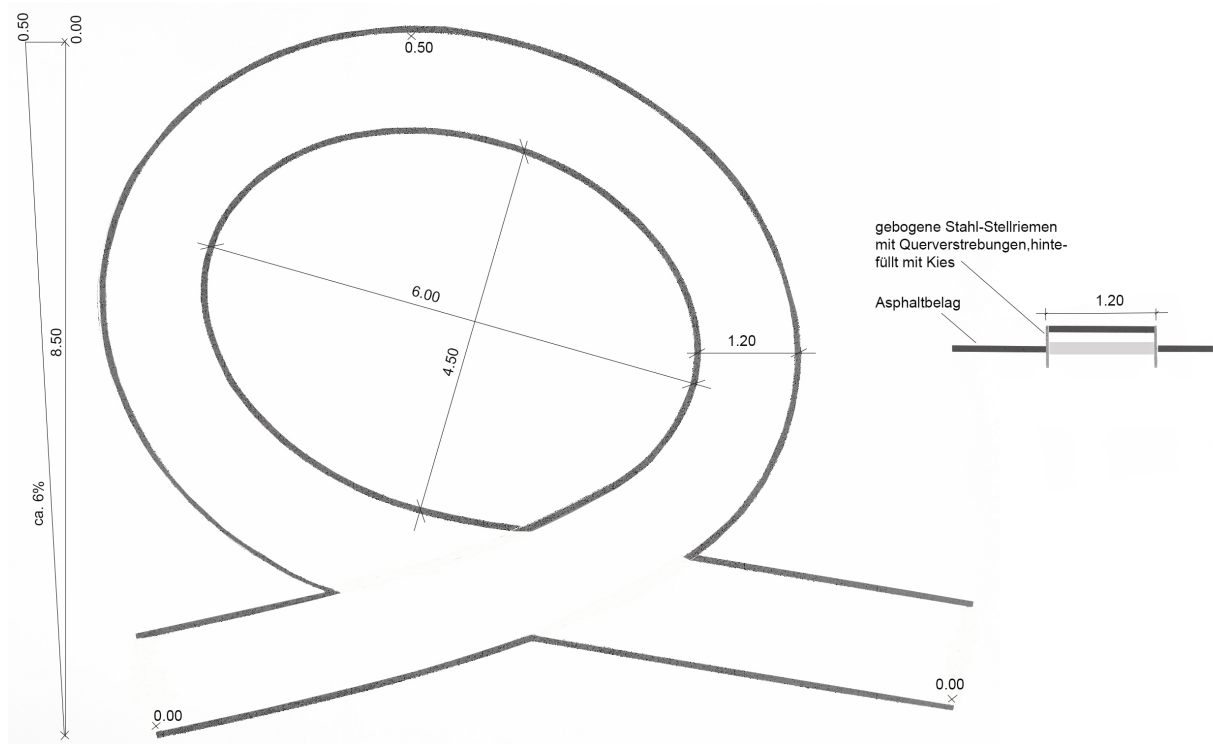
Auf dem Umweg gehen wir langsamer, halten wir auch mal inne. Es ist insofern ganz passend, dass der rund 26 Meter lange Umweg am ÖV-Knoten Kleinwabern auch als grosse Sitzbank dient. Er liegt am höchsten Punkt rund 50 Zentimeter über dem Bahnhofplatz. Die Höhe wird durch gebogene Metallstellriemen überwunden, die gleichzeitig auch den Asphaltbelag einschliessen. Eine robuste, Licht speichernde oder reflektierende Oberflächenbehandlung der Seitenwände sorgt dafür, dass das Relief, welches der Umweg in den Platz zeichnet, auch in der Dämmerung und bei Dunkelheit gut erkennbar ist.



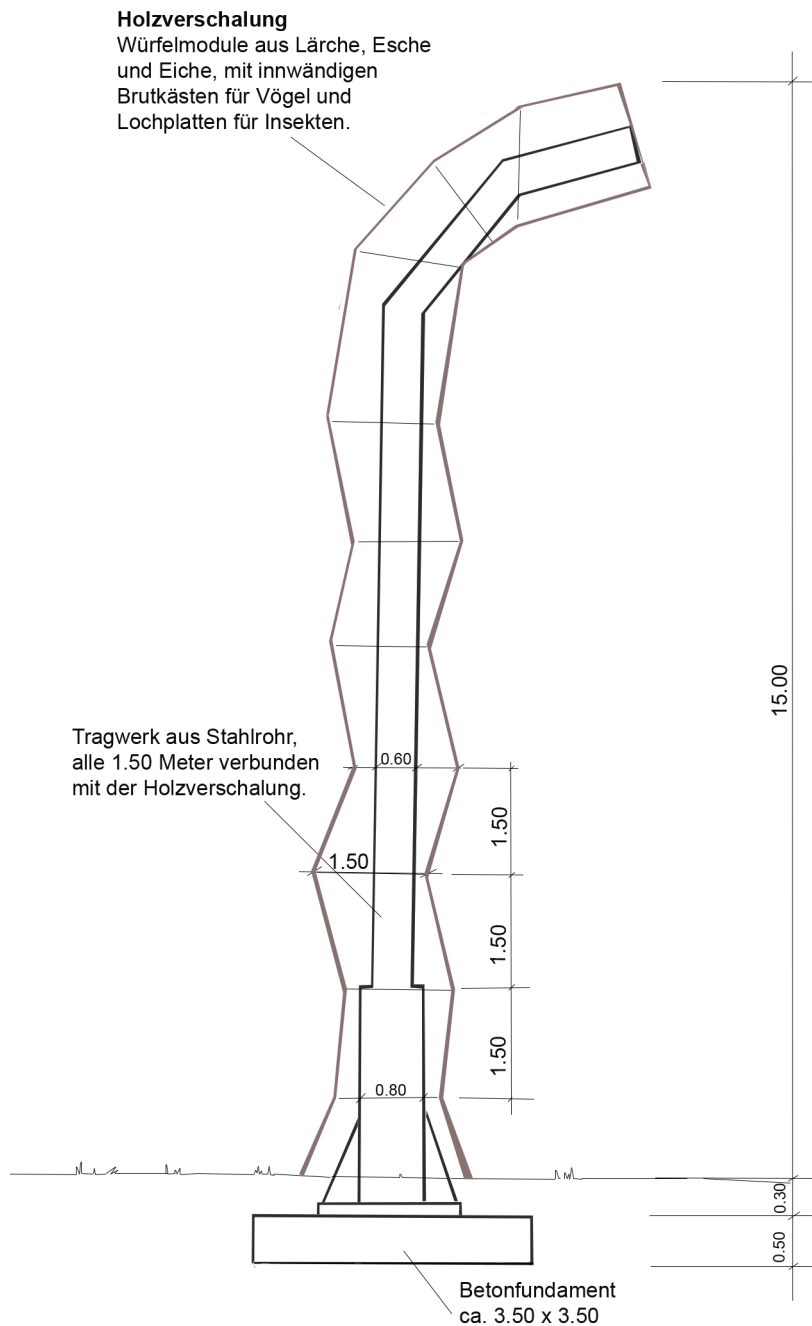
Zwei Türme für den ÖV-Knoten Kleinwabern – das Insektenhotel

Das gigantische Insektenhotel besteht aus zwei kommunizierenden Holztürmen, die sich rund fünfzehn Meter in die Höhe winden. Sie bilden zusammen eine Torsituation für den ÖV-Knoten Kleinwabern und bieten tausenden von Insekten aber auch zahlreichen Vogel- und Fledermaus-Arten willkommene Nistgelegenheiten. Damit wird der ÖV und Fuss- und Veloverkehr um tierischen Flugverkehr ergänzt und der ÖV-Knoten Kleinwabern ökologisch aufgewertet. Die zwei Türme verweisen einerseits auf die geplante zukünftige Bautätigkeit am ÖV-Knoten Kleinwabern und thematisieren andererseits die damit verbundenen gesellschaftlichen Ansprüche an eine nachhaltige Siedlungsentwicklung, für welche die Gemeinde Köniz bereits vom Kanton Bern und dem Schweizer Heimatschutz ausgezeichnet wurde, und zu der auch die umsichtige Planung und Abdeckung unserer Mobilitätsbedürfnisse gehört. Ganz in diesem Sinne werden die Türme aus Holzmodulen (Esche, Eiche, Lärche) erstellt, die nach dem Rückbau einzeln in Schul- und Privatgärten weiter ihren Dienst als Insektenhotels leisten können. Die Stabilität gewährleistet ein Kern aus rezyklierbarem Stahl.





Grundriss und Schnitt der Intervention „Umweg“



Schnitt der Intervention „Insektenhotel“

Die zwei Türme basieren auf dem gleichen Prinzip und den gleichen Würfelmodulen, die jedoch auf verschiedene Weise kombiniert werden können. Dadurch kann die Form der Türme individuell ausgestaltet werden.



Beilage 3 zu Parlamentsantrag
Wabern, ÖV-Knoten Kleinwabern, Realisierung; Kredit

Detailinformationen zu den Themen Finanzen, Bezüge zu Legislaturziel und Richtplanung

1. Unterstützungsgelder / Finanzierung aus mehreren Quellen

Die Finanzierung von ÖV-Umsteigeanlagen wird von Kanton und Bund durch diverse Fonds und Rahmenkredite unterstützt. Im Folgenden werden die einzelnen Finanzierungsquellen näher erläutert.

Beitrag durch Regierungsratsbeschluss zugesichert:

1.1. Anteil Kosten Archäologie durch Kanton (ADB)

Bei archäologischen Rettungsgrabungen übernimmt der archäologische Dienst des Kanton Berns (ADB) einen Teil der Kosten. Der Kostenanteil ist abhängig vom Standort¹. Da es sich um ein reines Gemeindeprojekt handelt, wird beim ÖV-Knoten der Anteil der Kosten gemäss Denkmalpflegeverordnung (Art. 22) aufgeteilt. Die Archäologiekosten werden kantonsintern anders verrechnet als extern (keine «Overhead»-/Administrationskosten), die Zahlen in der Schätzung entsprechen den effektiv zu bezahlenden Kosten und nicht den Vollkosten mit einer Aufteilung 2/3 Kanton zu 1/3 Gemeinde (wobei 100% = Kosten, wenn alles extern bezahlt würde). Die im Regierungsrat beschlossene Summe für die archäologischen Grabungen des ÖV-Knotens (siehe RRB Beilage 1.4) entspricht dem benötigten Kredit für den archäologischen Dienst.

Beitrag durch Regierungsratsbeschluss zugesichert:

1.2. Anteil für Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln durch Kanton (AÖV)

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kanton Berns (AÖV) unterstützt Gemeinden bei der Erstellung und Erweiterung von ÖV-Umsteigeanlagen (vergl. Ziffer 2 im Antrag). Der Kanton beurteilt das Vorhaben anhand von qualitativen und quantitativen Kriterien zur Verbesserung der Umsteigesituation und bestimmt anhand dessen die Höhe des finanziellen Beitrags. Gestützt auf die Beurteilungskriterien hat das AÖV für den Umsteigeknoten Kleinwabern eine Beteiligung am vorliegenden Projekt von maximal 56% definiert. Damit wird sich das AÖV zu 56% an den für die Gemeinde anfallenden Kosten beteiligen, die Gemeinde muss aber im Minimum 20% der Gesamtkosten selbst tragen. Mit dem Regierungsratsbeschluss vom 01.12.2021 hat der Kanton seinen maximalen Anteil an den Umsteigeknoten finanziell gesichert (Beilage 1.4).

Beitrag noch nicht zugesichert:

1.3. Agglomerationsprogramm 4. Generation Bern (Bund und Kanton)

Der «Umsteigeknoten Kleinwabern» wurde 2021 im Agglomerationsprogramm Bern der 4. Generation (AP4) als A-Massnahme eingegeben, Voraussetzung dafür ist der Baustart zwischen 2023 und 2027. Die Höhe der Beteiligung des Bundes an den Kosten (bis anhin 35%) und die Aufnahme der Massnahme werden voraussichtlich 2023 vom Bund entschieden. Aufgrund der übergeordneten Verkehrskonzeption und der bereits zugesicherten Bundes(mit)finanzierung von

¹ [Gesetz über die Denkmalpflege \(Denkmalpflegegesetz, DPG\)](#) Artikel 24 / Abschnitt 3
koeniz / 547393

S-Bahnhaltestelle und Tramlinienverlängerung ist davon auszugehen, dass sich der Bund auch an den Kosten des ÖV-Knotens beteiligen wird. Der Kanton beteiligt sich jeweils mit einem prozentualen Anteil an den Massnahmen (bis anhin 35% der Restkosten nach Abzug des Bundesbeitrags).

Aus heutiger Sicht kann von einer Annahme der Massnahme ausgegangen werden, was den Kostenanteil der Gemeinde und des AÖV (siehe folgender Abschnitt) deutlich verkleinert. Basis für die Unterstützung aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) sind die Kosten für die Planung und Umsetzung der Massnahme, ohne Berücksichtigung der Kosten der archäologischen Rettungsgrabungen.

Bei Annahme, dass das Projekt durch das AP4 mit 35% unterstützt wird, sieht die Kostenberechnung wie folgt aus:

Anrechenbare Kosten für AP4 (Total ohne Archäologie CHF 757'000)	CHF	3'548'000
Beitrag Bund (= 35% der anrechenbaren Kosten)	CHF	1'242'000
Zwischentotal (= Restkosten zu Lasten Gemeinde)	CHF	2'306'000
Beitrag Kanton (= 35% der Restkosten zu Lasten Gemeinde)	CHF	807'000
Total Beiträge aus dem AP4 (inkl. MwSt.)	CHF	2'049'000

Dieser Betrag würde die effektiv notwendigen Mittel der Gemeinde und des Kantons (AÖV) deutlich verkleinern (siehe Antrag Kap. 6.2). Fallen die Agglomerationsbeiträge nicht gemäss Erwartungen aus (z.B. Änderung des Beteiligungsgrades von 35% auf 30%), geht die Kostendifferenz gemäss dem oben erwähnten Kostenteiler von 44% und 56% zu Lasten der Gemeinde und des Kantons (AÖV).

Spezialfinanzierung der Elemente 1+2, vom Gemeinderat beschlossen:

1.4. Spezialfinanzierung „Ausgleich von Planungsvorteilen“

Der Gemeinderat hat beschlossen, die beiden Elemente "Ökologischer Ausgleich" und "Möblierung" der Spezialfinanzierung "Ausgleich von Planungsvorteilen" zu entnehmen. Die Spezialfinanzierung „Ausgleich von Planungsvorteilen“ ist im kantonalen Baugesetz vorgeschrieben und im Reglement über den Ausgleich von Planungsvorteilen verankert (Art. 10 ff.). Der Verwendungszweck ist durch Artikel 142f Absatz 2 des kantonalen Baugesetzes (BauG, BSG 721.0) vorgegeben und auf Massnahmen nach Massgabe des Bundesrechts (Art. 5 Abs. 1 ter des Bundesgesetzes über die Raumplanung, RPG, SR 700) beschränkt (vgl. auch Art. 10 und 13 Abs. 2 des Reglements über den Ausgleich von Planungsvorteilen). Die Belastung kann nicht im Rahmen einer einmaligen Entnahme erfolgen, sondern muss gemäss kantonalen Vorgaben über eine lange Zeit (Abschreibungsdauer von 50 Jahren) tranchenweise erfolgen.

Die Herleitung der Kosten für die Grundvariante und die zwei Elemente ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	Grundvariante		Element 1 Ökologischer Ausgleich		Element 2 Möblierung		Total
Total Kostenvoranschlag	CHF	3'153'000	CHF	702'000	CHF	450'000	CHF 4'305'000
Anteil Archäologischer Dienst, Kt. Bern (nicht MWST- pflichtig)	CHF	357'178	CHF	-	CHF	35'827	CHF 393'000
Zwischentotal Kosten zu Lasten der Gemeinde	CHF	2'795'822	CHF	702'000	CHF	414'173	CHF 3'912'000
Beitrag Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Kt. Bern = 56%	CHF	1'565'660	CHF	393'120	CHF	231'937	CHF 2'191'000
Total Anteil Gemeinde Köniz (Kredit Antrag, inkl. MWST)	CHF	1'230'000	CHF	309'000	CHF	182'000	CHF 1'721'000

2. Zusammenfassende Kostenübersicht ÖV-Knoten Kleinwabern

Gesamtkosten Projekt	CHF 4'305'000
Maximal verbleibende Kosten für die Gemeinde, Kreditantrag an das Parlament	CHF 1'721'000
Voraussichtlich verbleibende Kosten für die Gemeinde (nach Zusage Beiträge 4. Agglomerationsprogramm des Bundes)	CHF 861'000 davon:
• Anteil aus Spezialfinanzierung „Ausgleich von Planungsvorteilen“	CHF 491'000
• Anteil aus Steuermitteln	CHF 370'000

Aufgrund der zeitlichen Fälligkeit des Kredites (Baubeginn ab 2025) betrifft der Kredit die budgetlose Zeit im 2022 nicht. Die Beträge kommen erst in ein paar Jahren effektiv zur Auszahlung.

Das Projekt der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ist ein langjähriges Vorhaben. Es wurde konzeptionell bereits 2008 gestartet, der kommunale Kredit 2014 vom Stimmvolk beschlossen, und die Finanzbeschlüsse aller beteiligten Partner liegen unterdessen vor. Da das Projekt Tramlinienverlängerung inklusive des ÖV-Knotens im Frühjahr 2022 beim Bundesamt für Verkehr zur Plangenehmigung eingereicht wird, schafft die Kreditbewilligung durch das Parlament die wichtige Planungssicherheit bei allen Projektpartnern. Damit werden die sich ergebenden Synergien im aufwändigen Bewilligungsverfahren genutzt.

3. Bezug zum Legislaturziel

Das vorliegende Projekt entspricht dem Legislaturziel 2018-2021, 1.1 «Köniz plant zusammen mit der Entwicklung neuer Areale die notwendige Infrastruktur, insbesondere für die Mobilität und Bildung und sichert deren Finanzierung». Die Förderung von ressourcenschonender Umsetzung des heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedarfs wird mit dem geplanten Umsteigeknoten in Kleinwabern ermöglicht und bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des Quartiers mit Innenverdichtung sowie dem geplanten Ausbau der Balsigermatte und des Metas-Areals.

4. Bezug zu den Richtplanungen und zum Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

In folgenden Richtplänen sowie dem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept auf den Stufen Kanton, Region und Gemeinde ist das Projekt enthalten:

Kantonaler Richtplan (Stand 20. November 2019):

Der ÖV-Knoten Kleinwabern ist im Massnahmenblatt B_02 als richtplanrelevante A-Massnahme aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung aufgelistet (Koordinationsstand Festsetzung).

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept; RGSK; 2021/Agglomerationsprogramm 4 (Stand Genehmigungsdossier, von der Region beim Kanton eingereicht Anfang August 2021):

Der ÖV-Knoten Kleinwabern als Massnahme "ÖV-Ort.6.1" mit A-Horizont im RGSK bzw. AP festgesetzt.

Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde; RP REGG (Stand Oktober 2013):

Der ÖV-Knoten (bzw. damals noch "Umsteigeknoten" genannt) in der Themengruppe Verkehr im Massnahmenblatt V5-00-01 als Vororientierung gelistet.



Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 1423/2021
Datum RR-Sitzung: 1. Dezember 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2019.BVE.14358
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsausgaben und -beiträge für die Projekte "Tramlinienverlängerung Kleinwabern" und "ÖV-Knoten Kleinwabern", Ausführungsbeschluss zum Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021 und zum Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021 sowie Objektkredit für archäologische Rettungsgrabungen

1. Gegenstand

Für das Gesamtprojekt von Bernmobil «Tramlinienverlängerung Kleinwabern» und der Gemeinde Köniz «ÖV-Umsteigeanlagen Kleinwabern», für den kantonalen Strassenbau an der Seftigenstrasse und archäologische Notgrabungen sollen mit vorliegendem Beschluss die Gesamtausgaben von **CHF 27 559 251 netto** zulasten Kanton bewilligt werden. Sie umfassen Kantonsbeiträge gemäss Art. 4 und 5 ÖVG in der Höhe von CHF 22 398 780, Ausgaben für den Strassenbau von CHF 4 381 471 und Ausgaben der BKD für archäologische Untersuchungen in der Höhe von CHF 779 000.

2. Rechtsgrundlagen

- Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221)
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- Europäisches Übereinkommen zum Schutz des archäologischen Erbes, für die Schweiz in Kraft getreten am 28. September 1996 (SR 0.440.5), Art. 5 und Art. 6
- Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0), Art. 9a und 10 f.
- Gesetz vom 8. September 1999 über die Denkmalpflege (DPG; BSG 426.41), Art. 24 und 25
- Verordnung vom 25. Oktober 2000 über die Denkmalpflege (DPV; BSG 426.411), Art. 19 und 22
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- GRB vom 23. März 2017 Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021
- RRB 1232/2016 Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr"
- Strassennetzplan, RRB 761/2013 vom 12. Juni 2013, angepasst mit RRB 533/2017 vom 31. Mai 2017 (2012.RRGR.505)
- Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021, GRB vom 7. September 2017 (2017.RRGR.320), mit Zusatzkredit vom 3. September 2020 (2020.BVD.1244)

3. Ausgabenart, rechtliche Qualifikation der Ausgabe und Zuständigkeit gemäss Rahmenkredit

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Die Ausgaben für den Strassenbau und den öffentlichen Verkehr werden aus den oben aufgeführten Rahmenkrediten finanziert. Die Ausgaben für die Archäologie werden als Objektkredit bewilligt.

4. Massgebende Kreditsumme

4.1 Kantonsbeitrag an den öffentlichen Verkehr

Entwurf Kostenvoranschlag +/-10 %; Stand 28. Juli 2021, Preisbasis Stand 2020 II des Bahnbau-Teuerungsindex [BTI]

ÖV-Gesamtkosten Tramlinienverlängerung und ÖV-Knoten Kleinwabern	CHF	53 581 612
./.. Anteil Bund Agglomerationsprogramm Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-fonds NAF an die Tramlinienverlängerung (35%)	CHF	18 036 586
Anteil Kanton Bern	CHF	35 545 026
+ Vorsteuerabzugskürzungen auf à-fonds-perdu-Beiträgen	CHF	1 743 144
Ausgaben zulasten Kanton (ÖV) brutto	CHF	37 288 170
./.. mit RRB 909/2019 bereits bewilligte Projektierungskosten (brutto)	CHF	3 690 000
Total Kosten zulasten Kanton neu zu verpflichtende Ausgabe brutto	CHF	33 598 170
./.. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG/Art. 29 FILAG)	CHF	11 199 390
Zu bewilligende Ausgaben ÖV / neu zu verpflichtende Ausgabe netto	CHF	22 398 780
davon voraussichtlich rund 35 % als bedingt rückzahlbares Darlehen an Bernmobil	CHF	7 839 573
davon voraussichtlich rund 65 % als à-fonds-perdu Beitrag an Bernmobil / Köniz	CHF	14 559 207

Der ÖV-Kantonsbeitrag für die Tramlinienverlängerung Kleinwabern wird an die Bauherrin Bernmobil geleistet. Der ÖV-Kantonsbeitrag für den ÖV-Knoten Kleinwabern geht an die zuständige Einwohnergemeinde Köniz.

4.2 Kosten für den Strassenbau

Preisbasis Oktober 2020; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes - Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik - Indexteuerung.

Gesamtkosten Strassenbau zulasten Kanton	CHF	4 704 471
– Baulicher Unterhalt gemäss Art. 56 SG (Erneuerung Randabschlüsse, Tragschicht- und Deckschicht inkl. Markierung, Beleuchtung und Entwässerungsanlage)	CHF	925 811
– Neuinvestitionen gemäss Art. 52 SG (Verbreiterung Radstreifen, neue Schutzinseln, intelligente Lichtsignalanlage)	CHF	3 778 660
Total	CHF	4 704 471
./.. abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten (RRB 909/2019)	CHF	323 000
Zu bewilligende Ausgaben für den Strassenbau	CHF	4 381 471

4.3 Kosten für die Archäologie

4.3.1 Rettungsgrabung Tramwendeschlaufe (Tramlinienverlängerung Kleinwabern)

Personalkosten (gemäss Art. 140 FLV nicht bewilligungspflichtig)	CHF	199 000		
Befristet eingestelltes Personal	CHF	1 393 000	CHF	1 393 000
Sachkosten	CHF	732 000	CHF	732 000
Einzelkosten	CHF	2 324 000	CHF	2 125 000
./. am 28.9.2014 bewilligter Gemeindebeitrag Köniz (25 % der Gesamtkosten von CHF 3 349 000, gerundet)			– CHF	837 000
./. am 9. August von Bernmobil zugesicherter Beitrag (25 % der Gesamtkosten von CHF 3 349 000, gerundet)			– CHF	837 000
Kosten zulasten Kanton			CHF	451 000

4.3.2 Rettungsgrabung ÖV-Knoten Kleinwabern

Personalkosten (gemäss Art. 140 FLV nicht bewilligungspflichtig)	CHF	64 000		
Befristet eingestelltes Personal	CHF	454 000	CHF	454 000
Sachkosten	CHF	238 000	CHF	238 000
Einzelkosten	CHF	756 000	CHF	692 000
./. Gemeindebeitrag Köniz (am 25.8.21 vereinbart durch Behördengremium) (33 % der Gesamtkosten von CHF 1 091 000, gerundet)			– CHF	364 000
Kosten zulasten Kanton			CHF	328 000

Die Ausgabenbewilligung für die Rettungsgrabungen am ÖV-Knoten wird unter dem Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch die Gemeinde Köniz erteilt, welche per Mitte Februar 2022 geplant ist.

4.3.3 Gesamtausgaben Kanton für Archäologie

Für Rettungsgrabungen Tramwendeschlaufe	CHF	451 000
Für Rettungsgrabungen ÖV-Knoten	CHF	328 000
Total	CHF	779 000

Preisbasis Oktober 2020; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes - Vertrag-steuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung.

Als Gemeinde bzw. Träger öffentlicher Aufgaben, Grundeigentümer und Verursacher beteiligen sich Köniz und BERNMOBIL an den Kosten der archäologischen Untersuchung (Art. 24 Abs. 3 DPG und Art. 22 Abs. 1 DPV). Kostenbeteiligungen Dritter berechnen sich auf Basis der Einzel- und Gemeinkosten. Die Kostenbeteiligungen werden in jedem Fall von der BKD verfügt (Art. 22 Abs. 4 DPV). Die Ausgaben zu den einzelnen Teilprojekten (Tramwendeschlaufe und ÖV-Knoten) werden nicht getätigt, bevor die zugehörigen Kostenbeteiligungen zugesichert sind.

4.4 Gesamtausgaben und massgebende Summen

Anteil Öffentlicher Verkehr	CHF	22 398 780
Anteil Strassenbau	CHF	4 381 471
Anteil Archäologie	CHF	779 000
Total zu bewilligende Ausgaben Kanton	CHF	27 559 251

Die Tramlinienverlängerung und der ÖV-Knoten werden als Gesamtvorhaben realisiert. Daher werden sämtliche Kosten zulasten Kanton zusammengerechnet und dem Regierungsrat in einem Beschluss unterbreitet (gemäss Art. 46 FLG).

In analoger Anwendung von Art. 147 Abs. 2 FLV sind vorliegend die neuen, nicht delegierten Ausgaben für die Archäologie massgebend, die in die Kompetenz des Regierungsrats fallen. Die Ausführungsbeschlüsse aus den Investitionsrahmenkrediten Strasse und Öffentlicher Verkehr sind ebenfalls in der Ausgabenkompetenz des Regierungsrats.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit dem vorliegenden Beschluss bewilligt (Art. 54 Abs. 3 FLG und Art. 151 FLV).

4.5 Folgekosten

Das bedingt rückzahlbare Darlehen aus dem Investitionsrahmenkredit ÖV wird in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Eine Rückzahlung erfolgt nur, wenn das Objekt durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert wird. Eine Erhöhung der Nettoabgeltung des Kantons zur Deckung der Folgekosten aus dieser Investition wird im Rahmen der Offertverhandlungen zu beurteilen sein.

Der Subventionsbeitrag ÖV an die nicht aktivierbaren Kosten wird à fonds perdu geleistet. Es entstehen keine Folgekosten.

Im Bereich Strassenbau und Archäologie entstehen keine Folgekosten.

5. Stand der Investitionsrahmenkredite ÖV und Strasse

5.1 Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021

Bewilligte Rahmenkreditsumme	CHF	194 000 000
<u>./. bereits beansprucht (Stand 15.09.2021)*</u>	CHF	101 726 533
noch offene Kreditsumme	CHF	92 273 467
<u>./. Investitionsbetrag des vorliegenden Kredits (Projekt 2021_05)</u>	CHF	22 398 780
Stand Rahmenkredit neu	CHF	69 874 687

5.2 Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021

Bewilligte Rahmenkreditsumme	CHF	297 455 000
./. bereits beansprucht (Stand 31.08.2021)*	CHF	245 253 263
noch offene Kreditsumme	CHF	52 201 737
./. Investitionsbetrag des vorliegenden Kredits	CHF	4 381 471
Stand Rahmenkredit neu	CHF	47 820 266

* Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme, da die Mittel der Rahmenkredite laufend von verschiedenen gemäss Ziffer 5 des Rahmenkredits zuständigen Organen abgelöst werden.

6. Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

6.1 Ausgaben für öffentlichen Verkehr und Strassenbau (BVD)

Es handelt sich um einen Ausführungsbeschluss zu Rahmenkrediten gemäss Art. 149 FLV, die voraussichtlich mit folgenden Zahlungsstranchen abgelöst werden und in den Voranschlägen und den Finanzplanungen der Bau- und Verkehrsdirektion wie folgt eingestellt sind:

Produktgruppe: 09.13.9100 Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination

Konto	Bezeichnung	Jahr		
363400	Beiträge an öffentliche Unternehmungen	2023	CHF	1 090 000
363400		2024	CHF	2 180 000
363400		2025	CHF	5 460 000
363400		2026	CHF	8 740 000
363400		2027	CHF	4 368 810
564000	AÖV, Infrastruktur und Rollmaterial	2023	CHF	590 000
564000		2024	CHF	1 180 000
564000		2025	CHF	2 940 000
564000		2026	CHF	4 700 000
564000		2027	CHF	2 349 360
Total			CHF	33 598 170

Die ÖV-Kantonsbeiträge werden bedingt rückzahlbar oder à fonds perdu geleistet. Bei den durch den Bund mitfinanzierten Projekten wird die Beitragsart gestützt auf die jeweilige Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund festgelegt. Zum heutigen Zeitpunkt kann noch nicht abschliessend festgelegt werden, welcher Anteil bedingt rückzahlbar und welcher à fonds perdu geleistet wird.

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von CHF 11 209 765 werden über das Konto 463200 vereinnahmt.

Produktgruppe: 09.09.9100 Infrastrukturen

Konto	Bezeichnung	Jahr	Betrag
501000	Tiefbauamt, Bau von Kantonsstrassen	bisher	CHF 138 041
		2021	CHF 75 000
		2022	CHF 60 000

	2023	CHF	200 000
	2024	CHF	200 000
	2025	CHF	500 000
	2026	CHF	1 250 000
	2027	CHF	1 250 000
	2028	CHF	1 031 430
Total		CHF	4 704 471

6.2 Ausgaben für die Archäologie (BKD)

Produktgruppe: 8.11.9100 Kultur

Produkt 910030, Archäologie, Projekt 1807

Es handelt sich um einen Objektkredit gemäss Art. 52 FLG, der im Aufgaben- und Finanzplan 2023–2025 sowie in den Folgejahren enthalten ist. Er verteilt sich voraussichtlich wie folgt auf die Rechnungsjahre:

Konto	Bezeichnung	Jahr		
301000 oder 313000	Personalaufwand oder Dienstleistungen Dritter	2023	CHF	200 000
		2024	CHF	300 000
		2025	CHF	170 000
		2026	CHF	109 000
Total			CHF	779 000

7. Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Die Angaben befinden sich in der Beilage "Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung".

Im Namen des Regierungsrates



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bildungs- und Kulturdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung

FOLGEKOSTEN nach HRM2

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

<u>Rechtliche Grundlage:</u>	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>2023</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>	<u>2026</u>	<u>2027</u>
-------------	----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

INVESTITIONSOBJEKT (Kto-Nr. / Bezeichnung):

Wabern, ÖV-Knoten Kleinwabern, Realisierung; Kredit

Beträge in CHF

= Eingabefelder !!!

BRUTTOKREDIT: 1'721'000.00

Inbetriebnahme des Objektes (Jahr): 2026

= Abschreibungsbeginn nach Nutzungsdauer (siehe Spalte J)

INVESTITIONSTRANCHEN:

20'000 100'000 1'000'000 601'000

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:

Abschreibungen ab Betrieb	5.00%	0	0	0	86'050	86'050
---------------------------	-------	---	---	---	--------	--------

(Anlagekategorien sind unten aufgeführt = scrollen!)

Fremdfinanzierungszinsen	1%	50	350	3'100	7'103	8'605
--------------------------	----	----	-----	-------	-------	-------

(bei einem Fremd- / Selbst-Finanzierungsgrad von je 50%)

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				15'000	30'000
---	-----	--	--	--	--------	--------

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		50	350	3'100	108'153	124'655
--------------------------	--	-----------	------------	--------------	----------------	----------------

Zu den Kapitalkosten: Die tatsächlich zu erwartenden Kapital- und Abschreibungskosten dürften mit den zu erwartenden Ausgaben z.L. Steuern von CHF 370'000 weitaus geringer ausfallen.

Zu den Betriebskosten: Diese setzen sich aus dem jährlichen Aufwand für den betrieblichen Unterhalt wie folgt zusammen (Beträge gerundet):

Flächenreinigung und Winterdienst 7465 m2 x 6.50= 10'000

Haltestellendienst, Kehrrichtentsorgung, Beleuchtungskosten, Vandalismus: 20'000

Änderungen sind grün markiert!

Anlagekategorien und Nutzungsdauer

Konto HRM2	Anlagekategorie VV	Anlagentyp	Anlageart	Lebensdauer	Abschreibung
1400	Grundstücke VV	Grundstücke unbebaut	Grundstücke unbebaut	keine	keine
1401	Tiefbauten	Strassen	Strassen	40	2.5%
			Naturstrassen	10	10%
			Strassenanlagen	20	5%
1402	Tiefbauten	Wasserbau	Stein- und Betonverbauung	50	2%
			Holz- und Leberverbauung	20	5%
1403	Tiefbauten	Tiefbauten WbW	Wasserfassungen	50	2%
			Aufbereitungsanlagen	33 1/3	3%
			Pumpwerke, Druckreduzier-/Messschächte	50	2%
			Leitungen und Hydranten	80	1.25%
			Reservoirs	66 2/3	1.5%
			Mess-, Steuerungs-Fernwirkanlagen	20	5%
			Einkaufssummen an andere VV	33 1/3	3%
		Tiefbauten Gemeindeanlagen	Kanalisationen	80	1.25
			Spezialbauwerke	50	2
			Abwasserreinigungsanlagen	33 1/3	3%
		Tiefbauten Anteil an reg. Anlagen	Kanalisationen	80	1.25
			Spezialbauwerke	50	2
			Abwasserreinigungsanlagen	33 1/3	3%
		übrige Tiefbauten	Spezialbauwerke	25	4%
			Bauten im Wasser	15	6.66%
			übrige Tiefbauten	40	2.5%
1404	Hochbauten inkl. Boden	Gebäude/Hochbauten	Schulhaus	25	4%
			Kindergarten	25	4%
			Mehrzweckhalle	25	4%
			Turnhalle	33 1/3	3%
			Schwimmbad/Eissportanlage	25	4%
			Hallenbad	25	4%
			Öffentliche Toilette	25	4%
			Kirchgemeindehaus	25	4%
			Gemeindehaus	33 1/3	3%
			Zivilschutzanlage	33 1/3	3%
			Werkhof	40	2.5%
			Feuerwehrmagazin	40	2.5%
			Tiefgrube	40	2.5%
			Schlachthof	40	2.5%
			Schiessanlage	40	2.5%
			Abfallsammelstelle	40	2.5%
			Kirche, Pfarrhaus	40	2.5%
			Kulturbauten/Denkmäler	33 1/3	3%
			Konzert- und Theatersäle	25	4%
			Abdankungshalle/Krematorium	40	2.5%
			übrige	25	4%

1405	Waldungen, Alpen	Waldungen, Alpen	Waldungen, Alpen	40	2.50%
1406	Mobilien VV	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	Mobilien, Maschinen, Fahrzeuge	10	10%
			Spezial- und Tanklöschfahrzeuge	20	5%
1407	Anlagen im Bau VV	Anlagen im Bau VV Neubauten		-	-
1409	übrige Sachanlagen	übrige Sachanlagen	diverses	10	10%
1420 ¹	Software	Informatik	Soft- und Hardware	5	20%
1427	Immaterielle Anlagen in Realisierung	Immaterielle Anlagen	Immaterielle Anlagen	-	-
1429	übrige immaterielle Anlagen	übrige immaterielle Anlagen	Orts- und Regionalplanungen, sowie übrige Planungen	10	10%
			Übrige immaterielle Anlagen	5	20%

¹ Anlagekategorie 1406