

Parlamentssitzung vom 19. Juni 2006

Beantwortung 0607

Interpellation Egli (SP) Krebs (SVP) betr. wie weiter in Niederwangen und im Ried?**Text der Interpellation**

Bis zum 10. März 2006 dauerte die Mitwirkungsfrist zur teilüberarbeiteten Planung Ried. Noch ist nicht einmal das Gebiet überbaut, das vom zwischen den Miteigentümern und der Gemeinde vereinbarten 15-jährigen Baumortium nicht erfasst wurde. Es bestehen begründete Zweifel an der planungsrechtlichen Zulässigkeit der damaligen Vereinbarung. Nach Massgabe des Raumplanungsgesetzes sind der Bauzone nämlich lediglich Gebiete zuzuweisen, die sich für die Überbauung eignen und in den nächsten 15 Jahren voraussichtlich überbaut werden. Die zur Mitwirkung aufgelegte Planung sieht Wohnraum für zusätzlich über 2'600 Einwohner vor; überbaut würde das ganze für die Naherholung wichtige Gebiet bis zur „Tubetränki“.

Bereits heute ist feststellbar, dass das bislang überbaute Gebiet im Ried beachtlichen Individualverkehr generiert. Dies ist nicht weiter erstaunlich, zumal die Distanz zur S-Bahn Station Niederwangen bei einem Teil der heutigen Überbauung, über 500 Meter beträgt. Demnächst kommt es zu weiteren Überbauungen in diesem Gebiet. Ein verbesserter Zugang zur Station und auch eine Verbesserung der planerischen Voraussetzung für das Zentrum von Niederwangen sind dringlich, zumal auch im Gewerbe- und Industriegebiet Hallmatt, grosse Projekte in Realisierung begriffen sind, die ebenfalls zusätzliche Mobilität generieren werden. Ausserdem ist der Abschluss der Überbauung in Brünnen mit seinen vielfältigen überregionalen Freizeitnutzungen und weiteren 2'500 Einwohnern absehbar.

Angesichts dieser komplexen Ausgangslage wird der Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen ersucht:

1. Auf welchen Zeitpunkt wird die bereits heute dringliche, zusätzliche Erschliessung der S-Bahn-Station Niederwangen über die Riedmoosbrücke (drei Turmbauten gemäss Wettbewerbsergebnis 04) realisiert ?
2. Wie präsentiert sich die planungsrechtliche Situation für das Gebiet Ried, wenn die teilüberarbeitete Planung Ried in der Volksabstimmung abgelehnt wird ?
3. Welche steuerfinanzierten Folgekosten für Infrastrukturanlagen und deren Betrieb (öffentlicher Verkehr, Strassen, Schulen- und Sportanlagen etc.) fallen zu ungefähr welchen Zeitpunkten bei Überbauung des gesamten Gebietes im Ried an ?
4. Welche Massnahmen (planungsrechtliche, Rückkauf von Land im Perimeter, aktives Standortmarketing etc.) sieht der Gemeinderat vor, um die Realisierung eines attraktiven Zentrums in Niederwangen zu fördern und zu erleichtern?
5. Wann wird die Neuanlage der Riedmoosstrasse ab neuem Autobahnkreisel Richtung Niederbottigen (Brünnen) realisiert?
6. Ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung von Brünnen eine tangentielle Verbindung des öffentlichen Verkehrs von Köniz dorthin vorgesehen?

Eingereicht am 13. März 2006

Claudia Egli, Daniel Krebs, Elisabeth Rügsegger, Christian Burren, Ueli Salvisberg, Hans Moser, Stefan Lehmann, Christian Balz, Evelyn Bühler, Barbara Mooser, Christian Vifian, Bernhard Bichsel, Daniel Oester, Rita Sidler, Hanspeter Kohler, Thomas Hänni, Stephe Staub, Annemarie Berlinger-Staub, Hugo Staub, Elsbeth Troxler, Hansueli Pestalozzi, Liz

Antwort des Gemeinderates

1. Auf welchen Zeitpunkt wird die bereits heute dringliche, zusätzliche Erschliessung der S-Bahn-Station Niederwangen über die Riedmoosbrücke (drei Turmbauten gemäss Wettbewerbsergebnis 04) realisiert ?

Planungsgeschichtlich stand primär eine verbesserte Anbindung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Juch/Hallmatt an die S-Bahnstation Niederwangen im Vordergrund (mittels Passarelle). Beim Anfang 2005 durchgeführten Projektwettbewerb zu diesem Thema gewann das Team Clemencon+Ernst / Bächtold. Deren Projekt besticht nebst anderem durch seine "Multifunktionalität", indem es sowohl eine komfortablere Verknüpfung von Bahn und Bus bietet und nebst dem Gebiet Juch/Hallmatt auch das Ried besser mit der S-Bahn verbindet. Die im Vergleich zur ursprünglich anvisierten Passarelle weit umfassendere und komfortablere Lösung bedingt hingegen Mehrkosten in beträchtlichem Umfang (+ 400%).

Der Gemeinderat hat sich damit und mit dem Projekt noch nicht befasst. Gelingt die finanzielle Sicherstellung, könnte das Vorhaben mit den drei Türmen und dem Namen "Ein neues Zeichen für Niederwangen" 2008 realisiert werden (das heisst auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme des öV-Angebotskonzeptes Bern-West).

2. Wie präsentiert sich die planungsrechtliche Situation für das Gebiet Ried, wenn die teilüberarbeitete Planung Ried in der Volksabstimmung abgelehnt wird ?

Die nach wie vor rechtskräftige Planung aus dem Jahre 1979 bleibt in Kraft bis sie von einer anderen Planung rechtsgültig abgelöst wird.

3. Welche steuerfinanzierten Folgekosten für Infrastrukturanlagen und deren Betrieb (öffentlicher Verkehr, Strassen, Schulen- und Sportanlagen etc.) fallen zu ungefähr welchen Zeitpunkten bei Überbauung des gesamten Gebietes im Ried an ?

Aus Verfahrensgründen (Urnen-Abstimmung -> Wettbewerb und/oder Überbauungsordnung -> Baubewilligung) ist vor 2009 im Ried (ausser im W8/W9) mit keinen weiteren neuen Bauten zu rechnen.

Danach wird die Überbauung in mehreren Etappen erfolgen. Auch allfällige Leistungen der Gemeinde an Infrastrukturanlagen werden in einem längeren Zeitraum etappenweise anfallen. Ein Vertrag mit den Grundeigentümern, der die Kostentragung der Erschliessungslagen regelt besteht noch nicht (bedingt als Grundlage ein hinreichend konsolidiertes Planwerk, das öffentliche von privaten Anlagen abgrenzt).

3.1 Strassen: Es kann davon ausgegangen werden, dass die Erschliessungsstrassen auch weiterhin zu 100% durch die Grundeigentümer übernommen werden.

An die Kosten übergeordneter Wege beteiligt sich die Gemeinde in der Regel zu 50%.

3.2 Öffentlicher Verkehr: Es wird geprüft, ob im Sinne einer Vor-Leistung der Bus bereits 2008 ins Ried hineingeführt werden soll. Die Bedienung mit der Linie 29 im heutigen Takt verursacht Betriebskosten pro Haltestellenpaar und Jahr von Fr. 33'500.-- (eine Haltestelle Richtung Niederwangen und Klein Wabern). Bedingt ein weiterer Ausbau im Ried eine zusätzliche Haltestelle ist mit einem ähnlichen Betrag zu rechnen.

Die Infrastruktur (Busplatte, Überdachung, Beleuchtung) beträgt pro Haltestelle ca. Fr.70'000.00.

Die obgenannten Kosten gehen zu 100% zu Lasten der Gemeinde.

3.3 Schule und Sportanlagen: In der anstehenden Planung geht es primär darum, die für einen Schul- und Sportstandort Ried erforderliche Fläche (welche bereits im Eigentum der Gemeinde ist) an geeigneter Stelle anzuordnen. Ob und wann die Anlagen effektiv realisiert werden, ist eine andere Frage. Deren Beantwortung ist einerseits abhängig von der Entwicklung der Schülerzahlen in Niederwangen und andererseits vom Überbauungsrhythmus im Ried sowie der Entwicklung der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde.

Bei Annahme einer (1-reihigen) Basis- und Unterstufe mit 8 Klassenzimmern, Spezialräumen sowie einer (1-fach)-Turnhalle und Aussenanlage werden die Kosten auf ca. 8 bis 12 Millionen Fr. geschätzt (+/- 25%).

3.4 Ver- und Entsorgungsanlagen: Die Finanzierung der öffentlichen Wasser- und Abwasserleitungen erfolgt mittels Gebühren (= Spezialfinanzierung, diese soll insgesamt selbsttragend sein).

3.5 Betrieb und Unterhalt: Für öffentliche Strassen und Wege, Bäume, Spiel- und Naherholungsflächen sowie die Schulanlage ist mit wiederkehrenden Kosten für Unterhalt und Pflege zu rechnen. Deren gestaffelte Anfalls-Zeitpunkte und letztendlich resultierende Höhe lassen sich zur Zeit noch nicht aussagekräftig abschätzen.

Bekanntlich ist die Gemeinde Köniz eine bedeutende Miteigentümerin im Ried. Die anvisierte Überbauung wird somit nicht nur Aufwendungen, sondern auch Einnahmen aus Landverkauf, Steuern... zur Folge haben.

Es darf in der Bilanz davon ausgegangen werden, dass die Auswirkungen auf die Gemeindefinanzen - jedenfalls mittelfristig - mit Sicherheit im positiven Bereich sein werden.

4. Welche Massnahmen (planungsrechtliche, Rückkauf von Land im Perimeter, aktives Standortmarketing etc.) sieht der Gemeinderat vor, um die Realisierung eines attraktiven Zentrums in Niederwangen zu fördern und zu erleichtern?

Obwohl das Areal in den letzten Jahren diversen Promotoren angetragen und vorgestellt worden ist - interessierte sich bis dato noch kein Investor hinreichend.

Die angelaufene Realisierung von Juch-Hallmatt sowie die erfolgte Zunahme der Mantelbevölkerung aufgrund der Überbauung Stegenweg zusammen mit den Perspektiven aus dem Ried dürften zu einer günstigeren Einschätzung des Standortes führen.

Der Gemeinderat ist sich der Bedeutung einer Zentrumsbildung im Wangenbrüggli bewusst. Das Standortmarketing wurde inzwischen intensiviert. Die Möglichkeiten der Gemeinde liegen jedoch schweremwichtig in der Koordination, Kontakten zu Grundeigentümern sowie der Planungshoheit. Sollte sich ein Rückkauf von Land als anschubfördernd zeigen, ist der Gemeinderat - unter Vorbehalt vernünftiger Konditionen - zu entsprechenden Massnahmen bereit. Soweit erkennbar besteht die Schwierigkeit jedoch im Finden von Investoren - insbesondere aber geeigneten Nutzern (vornehmlich für die Verbesserung des Angebotsmixes für den täglichen Bedarf).

5. Wann wird die Neuanlage der Riedmoosstrasse ab neuem Autobahnkreisel Richtung Niederbottigen (Brünnen) realisiert?

Die angesprochene Direktverbindung zwischen dem Autobahnkreisel und der Riedmoosstrasse (entlang dem Moosbach und Betriebsareal Rehhag) wird grösstenteils über Gebiet der Stadt Bern führen. Für sie steht eine baldige Realisierung leider nicht im Vordergrund (wegen anderweitiger Prioritäten und finanziellen Gründen).

6. Ist auf den Zeitpunkt der Eröffnung von Brünnen eine tangentielle Verbindung des öffentlichen Verkehrs von Köniz dorthin vorgesehen?

Eine direkte umsteigefreie Verbindung von Köniz nach Brünnen ist nicht vorgesehen, das Fahrgastpotenzial, welches eine solche Direktverbindung rechtfertigen würde, wird als zu gering eingeschätzt. Das Konzept öV Bern-West sieht vor, dass Brünnen ab Niederwangen mit zwei Buslinien und je einem Umstieg erreicht werden kann:

- Mit der Linie 27 ab Erle, umsteigen im Holenacker auf Tram Bern West.

- Mit der Linie 29, umsteigen in Ausserholligen auf das Tram Bern West.

Die Linie 27 ist zeitlich die attraktivste Verbindung nach Brünnen, vorgesehen ist ein 15' Takt.

Die Planung Ried ist zur Zeit weder qualitativ ausformuliert noch quantitativ festgelegt. Bis dahin sollte auf parlamentarischer Ebene die Frage "Wie weiter in Niederwangen und im Ried?" sowie die politische Meinungsbildung darüber noch offen bleiben.