

Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindekredit

Kredit und Botschaft z. H. Volksabstimmung vom 28. September 2014; Direktion Planung und Verkehr und Direktion Umwelt und Betriebe

Bericht und Antrag des Gemeinderates an das Parlament

1 Ausgangslage

Das Passagieraufkommen im öffentlichen Verkehr (ÖV) hat in der Stadt und der Region Bern in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Auf dem Netz von BERNMOBIL hat die Zahl der Fahrgäste im Jahr 2012 erstmals die Marke von 100 Millionen in einem Jahr überschritten. Fünf Jahre davor (2007) waren es noch rund 81 Millionen. Ungebremst ist das Wachstum auch auf der Buslinie 10 Köniz/Schliern bis Ostermundigen/Rüti, die rund einen Viertel der Bevölkerung und fast die Hälfte der Arbeitsplätze der Stadt Bern und der Gemeinden Köniz und Ostermundigen erschliesst: In den zehn Jahren von 2004 bis 2013 stieg die Zahl der Fahrgäste um 26,2 % auf 16,8 Millionen. Heute werden auf der Linie 10 etwa gleich viele Passagiere befördert wie auf allen Postautolinien im ganzen Kanton Bern zusammen.

Zwischen 2007 und 2030 wird in der Agglomeration Bern mit einem weiteren Wachstum im ÖV von über 60 % gerechnet (Personenkilometer). Gerade in der Gemeinde Köniz werden aufgrund der bevorstehenden Zunahme an Wohnungen und Arbeitsplätzen erheblich mehr ÖV-Passagiere erwartet. Da die Buslinie 10 bereits heute stark belegt und in Spitzenzeiten überlastet ist, braucht es in Zukunft dringend mehr Kapazität. Kanton und Region Bern haben deshalb gemeinsam nach einer Lösung gesucht, wie diese Kapazität bereitgestellt werden kann. Mehrere Studien (siehe Kapitel 2) führten zum Ergebnis, dass die Umstellung der Linie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti von Bus- auf Trambetrieb die Bestvariante darstellt. Um die angestrebte Entwicklung im Raum Kleinwabern aufzufangen, soll zudem die Tramlinie 9 von Wabern bis Kleinwabern verlängert werden. In der Folge hat eine Planungsgemeinschaft bestehend aus den Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen, BERNMOBIL und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland das Projekt „Tram Region Bern“ unter der Federführung des Kantons erarbeitet. Mit dem Projekt wird nicht nur eine komfortable und ökologisch sowie ökonomisch sinnvolle Lösung für das Kapazitätsproblem geschaffen. Vielmehr werden im Rahmen des Trambaus auch Verbesserungen für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr erzielt, öffentliche Räume aufgewertet, Strassen und Werkleitungen erneuert und die Grünräume ausserhalb der Siedlungsgebiete langfristig geschützt. In Ergänzung zu Tram Region Bern soll auch der Ausbau der S-Bahn vorangetrieben werden. Durch die Realisierung oder Verbesserung von Umsteigeknoten zur S-Bahn in Kleinwabern, Ostermundigen und im Liebfeld entstehen leistungsfähige Verkehrsverbindungen zwischen Entwicklungspolen am Stadtrand und dem Stadtzentrum.

Die Gemeinde Köniz hat sich ebenso wie Bern und Ostermundigen mit 605'000 Franken an der Ausarbeitung des Vorprojekts (K1, Parlamentsbeschluss vom 29.6.2009) und mit 860'000 Franken an der Ausarbeitung des Bauprojekts von Tram Region Bern beteiligt (K2, Parlamentsbeschluss vom 14.11.2011). Die Kredite der Gemeinde Köniz für die neue Tramlinie 10 und für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwaben werden in separaten Anträgen behandelt. Zwar sind beide Elemente Teil des Gesamtprojekts Tram Region Bern. Die politischen Parteien und der Gemeinderat Köniz sowie die Behördendelegation Tram Region Bern sind aber zum Schluss gekommen, dass in Köniz über die beiden Projektelemente getrennt abgestimmt werden soll. So wird eine differenzierte Stimmabgabe ermöglicht.

Der vorliegende Antrag

Die Realisierungskosten für die Tramlinie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti werden mit 494,9 Millionen Franken veranschlagt (exkl. Mehrwertsteuer/MWST, Genauigkeit Kostenvoranschlag +/-10 %, Preisstand 2012). Bund und Kanton anerkennen die Wichtigkeit und die Zweckmässigkeit der neuen Tramlinie 10: Der Kanton hat seinen Beitrag bereits definitiv gesprochen, der Bund mit Ausnahme eines kleinen Teilbetrags (Eigerplatz) ebenfalls. Insgesamt leisten Kanton und Bund einen finanziellen Beitrag in der Höhe von fast drei Vierteln des Gesamtbetrags. Mit vorliegendem Antrag unterbreitet der Könizer Gemeinderat dem Parlament den Gemeindegeld an die Realisierung der Tramlinie 10 in der Höhe von 18,1 Millionen Franken (inkl. MWST). Vorbehaltlich der Zustimmung des Parlaments befinden sich die Könizer Stimmberechtigten am 28. September 2014 abschliessend über den Kredit. Vorliegend wird deshalb auch die Genehmigung der Abstimmungsbotschaft zuhanden der Stimmberechtigten beantragt. In der Stadt Bern und in Ostermundigen werden die Gemeindegelder für die neue Tramlinie 10 unter Vorbehalt der Zustimmung durch den Stadtrat respektive des Parlaments ebenfalls am 28. September 2014 dem Stimmvolk unterbreitet.

2 Tram Region Bern – eingebettet in die Region

Tram Region Bern ist ein zentraler Bestandteil des Berner Agglomerationsprogramms und des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Bern-Mittelland. Das Projekt ist ein wichtiger Baustein für die künftige Entwicklung der Wohn- und Arbeitsstandorte Bern, Köniz und Ostermundigen. Dank Tram Region Bern kann das Ziel, die Entwicklung nach innen zu lenken, erreicht werden. Wohnungen und Arbeitsplätze sollen dort entstehen, wo die Verkehrerschliessung gewährleistet werden kann.

Das regionale Verkehrskonzept sieht vor, das zukünftige Verkehrswachstum mit dem ÖV und dem Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) aufzufangen, damit der motorisierte Individualverkehr (in der Folge Autoverkehr genannt) nicht noch stärker zunimmt. Dazu ist ein leistungsfähiges ÖV-System nötig. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen „ÖV Ostermundigen“ und „Bern Süd“ wurden für den Korridor Köniz–Bern–Ostermundigen 23 verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel evaluiert. Das Ergebnis: Mit einem Tram auf der Linie 10 können zusammen mit dem Ausbau der S-Bahn die benötigten ÖV-Kapazitäten geschaffen und die Wohnquartiere und Arbeitsstätten in Ostermundigen und in Köniz am besten mit dem Stadtzentrum verbunden werden. S-Bahn und Tram sollen zudem besser miteinander verknüpft werden.

3 Gründe für die Umstellung der Linie 10 auf Tram

3.1 Dringend benötigte ÖV-Kapazität und Platz auf der Strasse schaffen

Auf der Linie 10 hat das Passagieraufkommen stark zugenommen (siehe Kapitel 1). Und das Wachstum wird sich in Zukunft fortsetzen: Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept wird innerhalb der Agglomeration Bern zwischen 2007 und 2030 mit einer Zunahme im ÖV um 61,7 % (Personenkilometer) und beim Autoverkehr um 22,1 % (Fahrzeugkilometer) gerech-

net (www.be.ch/rgsk; Bericht Bern-Mittelland). Diese starke Verkehrszunahme hat zwei Hauptgründe: Erstens sind der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr und der wachsende Anteil mobiler, älterer Menschen in unserer Gesellschaft verantwortlich. Zweitens steigt die Zahl an Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Agglomeration Bern kontinuierlich an. Die Gemeinde Köniz ist von dieser Entwicklung stark betroffen, wie in der Beilage 1 (Siedlungsentwicklung im Raum Köniz / Liebefeld) zu erkennen ist. Im Raum Köniz/Liebefeld besteht langfristig ein Potenzial innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets von zirka 1'300 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie zirka 5'700 Arbeitsplätzen.

Taktverdichtung mit Bussen nicht möglich

Die Zunahme im ÖV, welche durch dieses Wachstum ausgelöst wird, kann mit einem Bus auf der Linie 10 nicht aufgefangen werden. Denn schon heute sind die Fahrzeuge zu Spitzenzeiten überfüllt. Wollte man die künftig benötigte Kapazität auf der Linie 10 weiterhin mit Bussen bereitstellen, müsste der Takt zu Spitzenzeiten theoretisch von 3 auf 2 Minuten verdichtet werden. Dies ist aber aus zwei Gründen nicht möglich:

Erstens: Schon heute bilden sich aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig Pakete von zwei bis vier Bussen, die unmittelbar hintereinander verkehren. Positioniert man sich beispielsweise am Hessestrassekreisel, kann es sein, dass man innerhalb von einer Minute bis zu sieben Busse im Blickfeld hat. Durch diese Paketbildung verringert sich die Kapazität der Busse erheblich: Der erste Bus ist überfüllt, beim zweiten und dritten ist die Auslastung schwächer, der vierte ist praktisch leer. Nach diesen Paketen entstehen grössere Fahrplanlücken, dann beginnt das Prozedere von neuem. Verkehrssimulationen zeigen, dass sich bei einem 2-Minutentakt die Paketbildung der Busse deutlich verschärfen und damit deren Auslastung noch stärker reduziert würde.

Zweitens: Zu Spitzenzeiten verkehren auf der Linie 10 bis zu 20 Busse pro Stunde und Richtung. Die Folge davon ist, dass sich die Linienbusse und der Autoverkehr gegenseitig behindern. Die Autofahrenden kommen morgens und abends oft nur schleppend voran, Rückstaus sind keine Seltenheit. Würde zu Hauptverkehrszeiten nun sogar der 2-Minutentakt für die 10er-Busse eingeführt, verschlechterte sich die Verkehrssituation weiter. Dies zeigen Verkehrssimulationen deutlich. Es gäbe beispielsweise in den abendlichen Hauptverkehrszeiten auf der Achse Könizstrasse – Turnierstrasse Rückstau bis auf die Autobahn A12.

Das Tram schafft eine gute Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden

Um die Probleme auf der Linie 10 nachhaltig zu lösen, ist das Tram die bestmögliche Variante. Es schafft Platz auf der Strasse, was auch für den Autoverkehr von Vorteil ist: Das Tram verkehrt im 6-Minutentakt, statt 20 sind pro Stunde und Richtung noch maximal 10 Linienfahrzeuge unterwegs. Der Verkehr läuft flüssiger; Verkehrssimulationen bestätigen diesen Sachverhalt.

Im 6-Minutentakt kann das Tram zudem seine Kapazität voll ausschöpfen: Dank teilweisem Eigentrassee und Optimierungen bei den Lichtsignalanlagen kann es den Fahrplan besser einhalten als der Bus, es bilden sich keine Pakete. Die Fahrgäste können an den Haltestellen regelmässig einsteigen, die Fahrzeuge sind gleichmässiger ausgelastet.

Ein Tram von 42 - 45 Metern Länge, wie es auf der Linie 10 zum Einsatz käme, fasst bis zu 2,5-mal mehr Personen als ein Gelenkbus. Aufgrund der erwähnten Paketbildung der Linienbusse und der damit verbundenen schlechten Auslastung weist das Tram in der Realität aber deutlich mehr als nur die 2,5-fache Kapazität auf. Dieser Effekt wurde von der ETH untersucht und bestätigt. Die Paketbildung ist auch mit ein Grund, weshalb es auf der Linie 10 nicht zweckmässig ist, so genannte Megabusse (Doppelgelenkbusse) einzusetzen. Der Doppelgelenkbus weist nur eine um etwa einen Drittel grössere Kapazität auf als der heutige Gelenkbus und müsste zu Spitzenzeiten im 2,5-Minutentakt fahren. Wegen der oben beschriebenen Auslastungsprobleme, welche durch die Paketbildungen entstehen, kann ein Doppelgelenkbus das Kapazitätsproblem auf der Linie 10 aber nicht lösen. Es bestünden auch keine Reserven für eine weitere Kapazitätssteigerung – ganz im Gegensatz zum Tram, dessen Takt verdichtet werden kann.

Ausbau der S-Bahn als Ergänzung zur Tramlösung

In Ergänzung zum Bau der Tramlinie 10 soll auch der Ausbau der S-Bahnlinie 6 (S6, Bern – Schwarzenburg) dazu beitragen, das ÖV-Wachstum im Korridor Köniz–Schwarzenburg zu bewältigen. Denn weder die Züge der S6 noch das Tram können den Nachfragezuwachs allein bewältigen. S-Bahn und Tram ergänzen sich: Die S-Bahn ist der Mittelverteiler, das Tram der Feinverteiler. Wegen dieser unterschiedlichen Funktionen könnte auch ein weiterer Ausbau der S-Bahn den Nachfragezuwachs auf der Linie 10 nicht kompensieren.

Den Ausbau des S-Bahnnetzes Bern in den nächsten 10 bis 15 Jahren plant der Kanton Bern zusammen mit den Nachbarkantonen und den betroffenen Bahnunternehmen BLS, RBS und SBB. Auf der S6 soll der Viertelstundentakt bis Niederscherli eingeführt werden. Um diesen zu realisieren, sind verschiedene Infrastrukturausbauten notwendig. So muss unter anderem die Kapazität des Bahnhofs Bern erhöht und die Entflechtung Ausserholligen realisiert werden. Die Planung dieser Projekte ist so aufgelegt, dass der Viertelstundentakt auf der S6 ab 2025 eingeführt werden kann. Die Schliesszeiten an den Bahnübergängen werden dank neuer Sicherungstechnik trotz dichterem Takt der S-Bahn insgesamt gleich bleiben wie heute.

Dank der Umstellung der Linie 10 auf Tram und dem Ausbau der S-Bahn können nicht nur ausreichend ÖV-Kapazitäten bereitgestellt werden, um das Wachstum im Raum Köniz/Liebelfeld aufzufangen. Vielmehr bestehen mit dieser Lösung auch Kapazitätsreserven für die Zukunft.

3.2 Das Tram unterstützt das Umsteigen

Ein attraktives, leistungsfähiges ÖV-Angebot führt dazu, dass die Leute vermehrt auf den ÖV umsteigen und so das Strassennetz entlastet wird. Dies entspricht der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie, Autoverkehr in den Agglomerationen auf den ÖV zu verlagern. Dass diese Strategie erfolgreich ist, lässt sich am Korridor Köniz/Liebelfeld darstellen: Seit 2005 führt die Gemeinde Köniz ein Monitoring zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung durch. Zwischen 2005 und 2011 haben im Gebiet Köniz/Liebelfeld die Einwohnerinnen und Einwohner um 10 %, die Arbeitsplätze um 25 % zugenommen. Als logische Folge davon hat auch der Verkehr zugenommen. Beispielsweise an der Gemeindegrenze Köniz / Bern, wo die Zahl der täglich durchfahrenden Personen (beide Richtungen, Auto und ÖV) von 53'300 im Jahr 2005 auf 56'500 im Jahr 2011 gestiegen ist. Bemerkenswert ist, dass in diesem Zeitraum an der Gemeindegrenze die Zahl der Personen in Autos um täglich 2'200 abgenommen hat. Der ÖV-Anteil (Personen) am Gesamtverkehr an der Gemeindegrenze zu Bern ist dagegen von 35 % (Auto 65 %) im Jahre 2005 auf 43 % (Auto 57 %) im Jahre 2011 gestiegen. Und nicht nur dort: Auf einer Mehrheit des Hauptstrassennetzes im Raum Köniz/Liebelfeld hat der Autoverkehr abgenommen oder ist gleichgeblieben. Das bedeutet, dass die Verkehrszunahme vollständig durch den ÖV und wahrscheinlich auch durch den Fuss- und Veloverkehr (nicht erhoben) aufgefangen werden konnte (siehe Abbildung 1).

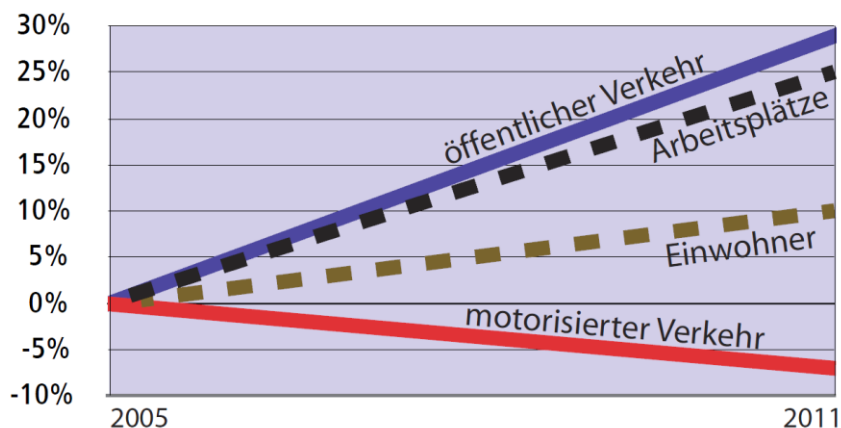


Abb. 1: Verkehr, EinwohnerInnen, Arbeitsplätze: Veränderungen im Raum Liebelfeld / Köniz in %

Ein attraktives ÖV-Angebot reduziert also nicht nur den Neuverkehr, sondern bewirkt auch eine Verhaltensänderung bei den Autofahrerinnen und Autofahrern – anders lässt sich die Abnahme beim Autoverkehr bei stark steigenden Einwohnerzahlen und Arbeitsplätzen nicht erklären. Derselbe Effekt zeigt sich auch in Bern West: Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien 7 (Bümp-liz) und 8 (Brünnen-Westside) sind viele Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf den ÖV um-gestiegen. Ende 2012 verkehrten im Westen Berns unter dem Weyermannshausviadukt 7 % weniger Motorfahrzeuge als vor der Inbetriebnahme der Tramlinien Ende 2010, der ÖV legte im gleichen Zeitraum um 23 % zu.

Dieser Umsteigeeffekt kann nur aufrechterhalten und gefördert werden, wenn die Tramlinie 10 gebaut wird und der ÖV so genügend Kapazitäten bereitstellen kann. Überfüllte Linienbusse führen zu einem Ausweichen auf das Auto und zu noch mehr Verkehr auf den Strassen und in den Quartieren. Mit einem guten ÖV-Angebot hingegen wird der Verkehr für alle Verkehrsteil-nehmenden flüssiger und umweltverträglicher abgewickelt.

Durch das vermehrte Umsteigen vom Auto auf den ÖV entstehen für den Autoverkehr Reser-ven für die Zukunft, die auch gebraucht werden: Obwohl mit der Fortsetzung des Umsteigeeef-fekts gerechnet wird, wird der Autoverkehr bis 2030 im Raum Köniz/Liebefeld um 6 bis 12 % zunehmen. Diesen Mehrverkehr kann das Verkehrssystem in Köniz/Liebefeld bewältigen – vo-rausgesetzt, die Tramlinie 10 wird gebaut.

3.3 Mehr Komfort, ökologisch vorteilhaft

Das Tram bietet auf der Linie 10 höheren Komfort und eine bessere Fahrqualität als der Bus. Im Tram sind die Gänge breiter und damit besser begehbar. Die Stehplatzbereiche bei den Türen sind grosszügiger, das Ein- und Aussteigen ist komfortabler und dauert weniger lang als bei einem Bus. Die Fahrgäste sind im Tram ruhiger und bequemer unterwegs als im Bus.

Moderne Trams fahren nicht nur leise und reduzieren somit den Lärm in den Quartieren, sie tragen auch Sorge zur Luft. Der Betrieb der Tramlinie 10 wird vollständig CO₂-frei sein. BERN-MOBIL wird damit seinen gesamten CO₂-Ausstoss um bis zu 20 % senken können. Auch Schadstoffe wie Russpartikel, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe werden mit dem Trambetrieb weiter sinken. Dieser spart zudem im Vergleich zum Busbetrieb viel Energie: Im ersten Jahr von Tram Bern West sank der Energieverbrauch für den Fahrbetrieb bei BERNMOBIL um 10 %. Entsprechend wird der Energieverbrauch auch mit der neuen Tramlinie 10 sinken.

3.4 Aufwertung des öffentlichen Raums

Bei Tram Region Bern geht es um weit mehr als den Bau einer Tramlinie von A nach B. Gesell-schaftliche, gestalterische und wirtschaftliche Aspekte sollen zusammen mit den verkehrlichen Elementen eine sinnvolle Einheit bilden. Das Projekt stellt deshalb hohe Ansprüche an die Ge-staltung des öffentlichen Raums, welcher die Tramlinie umgibt. Tram Region Bern bietet die Chance, die durchfahrenen Strassenräume und Plätze sorgfältig aufzuwerten. Wohn- und Standortqualität können dadurch gleichermassen gesteigert werden. Es gilt, den Charakter der öffentlichen Räume zu bewahren und ihre Identität zu verstärken. Sie sollen noch mehr zu Or-ten der Begegnung und des Verweilens werden. Beispielsweise kann durch eine geschickte Gestaltung der Verkehr beruhigt, die Trennwirkung der Strasse reduziert und das Queren der Strassen angenehmer und sicherer gemacht werden. In der Gemeinde Köniz würde diese Chance insbesondere im Zentrum Liebefeld gepackt (siehe Kapitel 7.2).

3.5 Schutz gegen Zersiedelung, Schutz des Kulturlands

Das Wachstum in der Gemeinde Köniz findet statt und leistet einen Beitrag zum Wohlstand der Einwohnerinnen und Einwohner. Wie in Kapitel 3.1 dargelegt, werden in den kommenden Jah-ren und Jahrzehnten neue Arbeitsplätze entstehen und neue Wohnungen gebaut. In der lau-fenden Ortsplanung verfolgt der Gemeinderat die Strategie, gut erschlossene Flächen auszu-

weisen und wo sinnvoll zu entwickeln. Die Zonenplanrevision erfolgt aber ohne flächenmässige Vergrösserung der Bauzonen – dies entspricht dem Auftrag, den das Parlament dem Gemeinderat am 20. Oktober 2008 erteilt hat. Mit der Strategie, die Entwicklung nach innen zu lenken, werden ländlich geprägte Räume in der Gemeinde und der Region vor zunehmendem Siedlungsdruck geschützt, Kulturland und Grünräume werden erhalten. Die von November 2010 bis Februar 2011 durchgeführte Mitwirkung zur Könizer Richtplanung zeigt, dass eine grosse Mehrheit der Mitwirkenden diese Absicht stützt. Tram Region Bern entspricht dem Sinn und Geist der Könizer Siedlungsstrategie und hilft der Gemeinde, ihre gesteckten Ziele zu erreichen. Denn nur wenn die Linie 10 auf Trambetrieb umgestellt wird, kann die steigende Nachfrage, welche durch die Entwicklung nach innen entsteht, mit dem ÖV aufgefangen werden.

Trambau und Siedlungsdruck

Der Gemeinderat hat dem Parlament seine Haltung zur Frage, ob durch den Bau der Tramlinie 10 an Lagen mit guter Verkehrserschliessung (z.B. das Bannholz zwischen Oberstufenzentrum Köniz und Schliern) ein Siedlungsdruck entsteht, ausführlich zur Kenntnis gebracht („Tram Region Bern – Auflösung der nichtständigen Kommission Tramprojekte“, Sitzung vom 29. April 2013). Nachfolgend deshalb lediglich das Wichtigste aus dem Parlamentsantrag in Kürze: Im Gebiet Bannholz, entlang der Linie 10 zwischen Oberstufenzentrum Köniz und Schliern, sind in der Revision der Baurechtlichen Grundordnung keine Änderungen bei der Abgrenzung zwischen der Bauzone und der Landwirtschaftszone vorgesehen. Der Richtplan „Raumentwicklung Gesamtgemeinde“ umfasst dort ebenfalls kein Siedlungserweiterungsgebiet. Angesichts der Tatsache, dass Richtpläne eine mittelfristige Wirkung entfalten (ca. 15-20 Jahre), ist es sehr unwahrscheinlich, dass in naher Zukunft beim Bannholz Einzonungen zur Diskussion stehen werden. Hingegen ist nicht ausgeschlossen, dass künftige Könizer Generationen andere Prioritäten setzen und diese Landwirtschaftsflächen alternativen Nutzungen zuführen wollen.

3.6 Vorteile für den Auto- und den Langsamverkehr

Das Projekt Tram Region Bern wird so gestaltet, dass das Verkehrsnetz im Zustand 2030 für alle Verkehrsteilnehmenden funktioniert: für den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr sowie den Autoverkehr. Dieser Grundsatz ist in der Gesamtmobilitätsstrategie und im Agglomerationsprogramm des Kantons festgehalten. Ziel ist, den Verkehr sicher und flüssig abzuwickeln und ihn für Mensch und Umwelt verträglich zu gestalten.

Um dieses Ziel für den Gesamtverkehr zu erreichen, wird im Projekt Tram Region Bern ein eigenes Dossier „Verkehrsmanagement“ geführt. Unter dem Begriff Verkehrsmanagement werden alle Massnahmen zusammengefasst, die erforderlich respektive nötig sind, um den Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmenden optimal zu gestalten.

Mit dem Verkehrsmanagement werden im Projekt Tram Region Bern folgende Ziele erreicht:

- hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden,
- fahrplangerechte Abwicklung des ÖV und insbesondere des Tramverkehrs,
- verstetigtes Abwickeln des Autoverkehrs ohne grosse Staus,
- eine hohe Verträglichkeit des Gesamtverkehrs mit dem Umfeld wird gewährleistet,
- kein Ausweichen des Autoverkehrs in die Wohnquartiere.

3.6.1 Autoverkehr

Mit geeigneten Massnahmen wird dafür gesorgt, dass die Reisezeiten für Autofahrerinnen und Autofahrer auf stark befahrenen Abschnitten immer möglichst gleich bleiben. Dazu wird der Verkehr ausserhalb eines staugefährdeten Gebiets – zum Beispiel ein Ortszentrum – mit Dosieranlagen reguliert. Es werden nur so viele Fahrzeuge in das Zentrum gelassen, wie das dortige System ohne Behinderungen abwickeln kann. So bleibt der Verkehr in den Ortszentren flüssig, es gibt weniger „stop and go“. Das Tram kann stabil verkehren. Der Ausweichverkehr und der Schleichverkehr in den Quartieren verringern sich. Im Raum Köniz/Liebefeld soll der Verkehr in den Spitzenstunden an folgenden Orten dosiert werden:

- neu auf der Turnierstrasse bei der Einfahrt nach Köniz,
- neu auf der Könizstrasse bei der Einfahrt ins Zentrum Köniz,

- bestehend auf der Schwarzenburgstrasse (stadtauswärts) bei der Einfahrt ins Zentrum Köniz,
- bestehend auf der Schwarzenburg- und Muhlernstrasse (stadteinwärts) bei der Einfahrt ins Zentrum Köniz.
- bestehend auf der Bündenackerstrasse bei der Einfahrt zum Kreisel Schwarzenburgstrasse.

Je nach Auswirkungen der Dosierung auf der Turnierstrasse wird eine zusätzliche Dosierung auf der Landorfstrasse installiert.

Neben dem Verkehrsmanagement wird auch der geringere Takt des Trams (6 Minuten) gegenüber dem Bus (heute in Spitzenzeiten 3 Minuten) die Situation im Autoverkehr verbessern (siehe Kapitel 3.1). Zudem hatten die Planerinnen und Planer die Vorgabe, wo immer möglich Überholmöglichkeiten an den Haltestellen einzuplanen. Im Perimeter Eigerplatz bis Schliern können Autofahrende an sechs von total elf Haltestellen das Tram in einer Fahrtrichtung überholen, an zwei Haltestellen in beiden Richtungen (Brühlplatz, Sandwürfi). Nur gerade an drei Haltestellen (Weissensteinstrasse, Liebefeld Park, Köniz Zentrum) lassen die Platzverhältnisse das Überholen in beiden Richtungen nicht zu.

Die längs zur Strasse angeordneten Parkfelder können nicht in allen Fällen in ihrer heutigen Form erhalten bleiben. Erstens brauchen die neuen Gleisanlagen mehr Platz, zweitens sollen manövrierende Autos das Tram nicht stören. In der Planung wurde angestrebt, für die betroffenen öffentlichen und privaten Parkplätze Ersatzangebote zu schaffen. Im Könizer Teil der Linie 10 entstehen bei der Post Liebefeld sogar zwei öffentliche Parkplätze mehr als heute (10 statt 8). An allen übrigen Orten, wo die öffentlichen Parkplätze umgebaut oder umplatziert werden müssen, bleibt die Zahl der Parkplätze gleich wie heute.

3.6.2 Fuss- / Veloverkehr

Bei den Planungen für Tram Region Bern wurde darauf geachtet, dass auch für den Velo- und den Fussverkehr Verbesserungen resultieren. Dies war auch eine Forderung des Könizer Parlaments: Am 14. November 2011 hat es im Zuge der Genehmigung des Projektierungskredits (K2; siehe Kapitel 5) folgende Forderung gestellt: *„Im Bauprojekt ‚Tram Region Bern‘ muss sichergestellt werden, dass für die Velofahrenden keine wesentlichen Nachteile gegenüber der heutigen Situation entstehen. Die Situation der Velofahrenden wird als eigenes Thema im Bauprojekt erläutert.“* Im Technischen Bericht des Bauprojekts für die neue Tramlinie 10 werden für jeden Abschnitt die Massnahmen und Veränderungen für sämtliche Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ausgewiesen: Veloverkehr, Fussverkehr, öffentlicher Verkehr, Autoverkehr. Zudem spielt der Veloverkehr auch im Bericht Verkehrsmanagement (siehe Einleitung zu diesem Kapitel) eine wichtige Rolle. Die Anliegen der Velofahrenden wurden im Rahmen von Hearings entgegengenommen und soweit möglich ins Projekt aufgenommen.

Für die Velofahrerinnen und Velofahrer ist es nicht immer einfach, wenn die Wege einer Tramlinie entlang führen. Dies gilt besonders im Bereich von Haltestellen mit hohen Perronkanten und nahem Gleisabstand. Der Verkehrssicherheit wurde aber grosse Beachtung geschenkt. Beispielsweise profitieren Velos von den praktisch durchgehenden Velostreifen, die neu erstellt werden. Bei mehreren Haltestellen entstehen neue Velounterstände. Der Gemeinderat hat zudem im Rahmen der Richtplanung beschlossen, abseits der Hauptstrassen alternative Veloführungen durch die Quartiere sicherzustellen.

Für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen im Rahmen der Realisierung der neuen Tramlinie 10 bessere Zugänge von den angrenzenden Quartieren zu den Haltestellen und attraktive Warteräume an den Haltestellen. Der Sicherheitsaspekt besitzt oberste Priorität: Dank Mittelbeichen, Mehrzweckstreifen und sogar Geschwindigkeitsreduktionen soll das sichere Queren der Strasse verbessert werden.

3.6.3 Menschen mit Behinderungen

Den seh- und gehbehinderten Menschen den Zugang zum ÖV und den Aufenthalt auf den öffentlichen Strassen und Plätze zu ermöglichen, ist im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) ver-

ankert. Im Rahmen der Projektentwicklung wurde dieses Anliegen intensiv mit den Interessenvertretern besprochen und es wurde nach guten Lösungen gesucht.

Die Interessen der verschiedenen Benutzergruppen stehen sich aber vielfach diametral entgegen. Im Gespräch wurde versucht, Kompromisse zu erreichen, die allen einen Gewinn bringen, aber vielleicht nicht dem individuell angestrebten Optimum entsprechen.

4 Meilensteine im Projekt Tram Region Bern

Die Entstehung des Projekts Tram Region Bern ist in den Kapiteln 1 und 2 beschrieben. Nachfolgend die Meilensteine im Projektverlauf:

Frühjahr 2009	Die Parlamente von Bern, Köniz und Ostermundigen bewilligen die jeweiligen Planungskredite (K1) für die Ausarbeitung des Vorprojekts.
Herbst 2010	Die eidgenössischen Räte entscheiden, die Umstellung der Buslinie 10 auf Tram mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds finanziell zu unterstützen.
Dezember 2010	Das Vorprojekt zu Tram Region Bern liegt vor.
Mitte 2011	Ein Gutachten wird eingeholt, um die vorangegangenen Planungsschritte (Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Vorprojekt) zu überprüfen. Die Zweckmässigkeit von Tram Region Bern wird bestätigt.
Herbst 2011	Die Parlamente von Bern, Köniz und Ostermundigen bewilligen die jeweiligen Projektierungskredite (K2) für die Ausarbeitung des Bauprojekts.
November 2011 bis Januar 2012	Zum Vorprojekt wird eine Anhörung der Bevölkerung durchgeführt.
Herbst 2012	Der Bundesrat erteilt die Infrastrukturkonzession (1. Bewilligungsstufe) für Tram Region Bern (neue Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9).
Mai 2013	Das Bauprojekt für die Realisierung der neuen Tramlinie 10 inklusive Kostenvoranschlag liegt vor.
Juni 2013	Der Grosse Rat des Kantons Bern bewilligt den Investitionsrahmenkredit ÖV 2014 bis 2017 mit 135 zu 5 Stimmen bei 8 Enthaltungen. Damit ist die Finanzierung des Kantonsanteils für die gesamte Tramlinie 10 gesichert.

5 Bisherige Beschlüsse des Parlaments zu Tram Region Bern

Das Könizer Parlament hat sich bereits mehrere Male mit dem Projekt Tram Region Bern auseinandergesetzt. Nachfolgend eine Übersicht:

9. März 2009	Das Parlament setzt eine nichtständige Kommission Tramprojekte ein.
29. Juni 2009	Das Parlament bewilligt einen Kredit in der Höhe von 605'000 Franken als Beitrag an die Ausarbeitung des Vorprojekts Tram Region Bern (K1).
20. September 2010	Die Motion (SP/JUSO) „Kompensation des Landbedarfs für neue Verkehrsanlagen“ wird als Postulat abgelehnt.
14. November 2011	Das Parlament bewilligt einen Kredit in der Höhe von 860'000 Franken als Beitrag an die Ausarbeitung des Bauprojekts Tram Region Bern (K2). Es stellt zudem die Forderung, dass im Bauprojekt keine wesentlichen Nachteile für den Veloverkehr im Vergleich zu heute entstehen dürfen.
30. April 2012	Das Postulat (BDP, SVP, FDP) "Zukunftsstrategie ÖV-Entwicklung" zu Ausbau und Betrieb der S-Bahn und zum Tramprojekt Kleinwaben wird beantwortet und abgeschrieben.
30. April 2012	Die Motion (BDP) "Tram Region Bern: Den StimmbürgerInnen eine differenzierte

	Stimmabgabe ermöglichen" wird abgelehnt.
25. Juni 2012	Das Parlament setzt für die Untersuchung der Informationstätigkeit des Gemeinderats im Zusammenhang mit Tram Region Bern eine nichtständige Kommission "Tram Region Bern - Kommunikation Gemeinderat zu den Finanzbeiträgen des Bundes" ein. Der Antrag wurde an der Parlamentssitzung vom 29. Mai 2012 von der Fraktion der FDP.Die Liberalen gestellt.
29. April 2013	<p>Das Parlament nimmt den Bericht des Gemeinderats „Tram Region Bern – Auflösung der nichtständigen Kommission Tramprojekte“ zur Kenntnis und löst die nichtständige parlamentarische Kommission „Tramprojekte“ auf.</p> <p>In seinem Bericht hält der Gemeinderat die Beschlüsse des Runden Tisches zu Tram Region Bern fest. Der Runde Tisch wurde Ende 2012/Anfang 2013 dreimal einberufen, um einerseits offene Fragen rund um das Tramprojekt zu klären und Empfehlungen zu Händen des Gemeinderats abzugeben und andererseits das angeschlagene Vertrauen zwischen den Behörden und den Parteien sowie der Bevölkerung wieder herzustellen.</p> <p>Das Gremium einigte sich auf folgende Empfehlungen an den Gemeinderat:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Tramprojekt soll wie im Bericht vom 14. November 2011 an das Parlament dargelegt bis nach Schliern weiterbearbeitet werden. => <i>Empfehlung umgesetzt</i> ▪ Der Beitrag an den Ausführungskredit soll dem Volk im Herbst 2014 in zwei Vorlagen unterbreitet werden: einerseits für das Teilprojekt 1 (Tramlinie 10), andererseits für das Teilprojekt 6 (Verlängerung Tramlinie 9). => <i>Empfehlung umgesetzt</i> <p>Weitere Anliegen des Runden Tisches:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht, mit den Spitzen der Parteien und Fraktionen Vorschläge über die Weiterführung der nichtständigen parlamentarischen Kommission "Tramprojekte" zu diskutieren. => <i>Kommission im Rahmen des Antrags vom 29.4.2013 aufgelöst</i> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht, die politischen Ortsparteien besser in den laufenden Prozess der Tramprojekte einzubinden und zu informieren. => <i>Anliegen im Rahmen der Kerngruppe Köniz erfüllt</i> ▪ Wird das Projekt "Tram Region Bern" in Etappen ausgeführt, soll der Gemeinderat darauf Einfluss nehmen und sich dafür einsetzen, dass der Ast Ostermundigen vor dem Ast Köniz ausgeführt wird. => <i>Anliegen erfüllt (siehe Kapitel 10)</i> ▪ Der Gemeinderat wird ersucht zu erklären, wie er im Fall einer Tramlinie bis Schliern mit dem zu erwartenden Siedlungsdruck umzugehen gedenkt bzw. welche Massnahmen er gegen eine zu schnelle Überbauung der Kulturlandflächen ergreifen wird. => <i>Anliegen im Rahmen des Antrags vom 29.4.2013 erfüllt</i>
24. Juni 2013	Die Anfrage (EVP, CVP, GLP) "Tram Region Bern – sachliche Argumente für und wider den Könizer Ast" wird vom Gemeinderat beantwortet. Es werden je die acht wichtigsten sachlichen Argumente für und wider den Könizer Ast der Tramlinie 10 dargelegt (siehe Beilage 4).

6 Partizipation

Die Bevölkerung, Quartier- und Interessenverbände und die politischen Parteien wurden von Beginn an in verschiedenen Gremien in das Projekt Tram Region Bern miteinbezogen. Wie in

Bern und Ostermundigen wurde auch in Köniz eine Kerngruppe gebildet mit Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der betroffenen Quartiere und der KMU. Die Kerngruppe wurde regelmässig über den Stand des Projekts, über Schlüsselfragen und die nächsten Schritte ausführlich informiert. Fachleute von Gemeinde, Kanton und Projektleitung hielten Referate und standen Red und Antwort. Anregungen und Kritik aus dieser Runde wurden zur Prüfung in der weiteren Planungsarbeit entgegengenommen.

Auf Gesamtprojektebene wurde eine breit abgestützte Begleitgruppe, in welcher lokale, regionale und kantonale Organisationen und Parteien Einsitz nahmen, laufend über das Gesamtprojekt informiert. An mehreren öffentlichen Veranstaltungen konnten sich Interessierte über den Stand der Projektierung informieren und ihre Meinung dazu kundtun. Ende 2011/Anfang 2012 fand eine öffentliche Anhörung statt, in deren Rahmen sich Privatpersonen und Organisationen zum Vorprojekt äussern konnten. Von den 260 schriftlichen Rückmeldungen wurden zahlreiche Vorschläge im Projekt aufgenommen.

7 Die Tramlinie 10 in der Gemeinde Köniz

7.1 Übersicht Gesamtprojekt

Tram Region Bern umfasst drei Bestandteile: den Ast Bern–Köniz/Schliern der Linie 10, den Ast Bern–Ostermundigen/Rüti der Linie 10 und die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern. Den örtlichen Gegebenheiten folgend, gliedert sich Tram Region Bern in sechs Teilprojekte:

- Teilprojekt 1: Köniz/Schliern–Bern (bis vor den Eigerplatz)
- Teilprojekt 2: Eigerplatz
- Teilprojekt 3: Innenstadt
- Teilprojekt 4: Viktoriastrasse (nach Viktoriaplatz)–Ostermundigen (unterhalb Oberfeld)
- Teilprojekt 5: Oberfeld–Rüti
- Teilprojekt 6: Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

Der Linienvverlauf der künftigen Tramlinie 10 und die Lage der Haltestellen entsprechen weitgehend der heutigen Buslinie (siehe Beilage 2, Linienvverplan). Ausnahmen sind:

- In Schliern wendet das Tram am Plattenweg. Es entsteht eine neue Haltestelle auf der Muhlernstrasse Höhe Froschweg, welche gleichzeitig die Endhaltestelle ist.
- Vom Eigerplatz bis zum Hirschengraben fährt das Tram auf den bestehenden Schienentrassen via Kocherpark/Hasler und nicht wie heute der Bus via Monbijou.
- Im Stadtzentrum von Bern fährt das Tram durch die Spital- und die Marktgasse.
- In Ostermundigen wird die Steigung auf die Rüti mittels Tunnel bewältigt und die Wendeschlaufe an der Endstation verschoben.

Für die Gemeinde Köniz ergibt sich durch diese Linienvführung ein Vorteil gegenüber der heutigen Buslinie: Das 10er-Tram Richtung Köniz wird künftigh auch stadtauswärts am Hirschengraben halten. Heute hält der 10er-Bus nach dem Bahnhof Bern erstmals im Monbijou. Mit der Haltestelle Hirschengraben stadtauswärts verbessert sich die Anbindung der Gemeinde Köniz an den westlichen Teil des Hauptbahnhofs. Dieser hat mit der Eröffnung der „Welle“ massiv an Bedeutung gewonnen und nimmt mit dem Bau des PostParcs (u.a. mit Post, Coop, Migros) und des vorgesehenen Bahnhofzugangs Bubenbergh weitere Entwicklungsschritte. Der geplante Bahnhofausgang zum Bubenberghplatz wird die Passagierströme noch mehr in Richtung Hirschengraben lenken. Mit der Tramlinie 10 ist die Gemeinde Köniz besser an diesen neuen Entwicklungsschwerpunkt und an den Fernverkehr angebunden.

Mit dem Tram erhöht sich die Reisezeit vom Bahnhof Bern bis zur Endstation Schliern gegenüber dem Bus um rund drei Minuten. Gründe dafür sind die längere Strecke zwischen Bahnhof Bern und Eigerplatz (via Hirschengraben, Kocherpark, Hasler) sowie die zusätzliche Haltestelle in Schliern auf Höhe Froschweg. Diese liegt weiter aussen als die heutige Endstation.

Verkehrsführung in der Innenstadt – zweite Tramachse

In der Stadt Bern sind in einem separaten Projekt die Planungen für eine zweite Tramachse angelaufen. Die zweite Tramachse soll dazu beitragen, die Markt- und Spitalgasse und den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr zu entlasten. Weiter schafft sie Spielräume, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrecht zu erhalten. Tram Region Bern kann zwar auch ohne zweite Tramachse betrieben werden, dennoch soll dieses Projekt möglichst rasch im Anschluss an Tram Region Bern realisiert werden. Die zweite Tramachse führt über die Belp- und die Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk sowie durch die Speicher- und Nägeligasse und biegt vor der Kornhausbrücke ins bestehende Netz ein. Der Bundesrat beurteilt das Vorhaben als wichtig und stellt einen Bundesbeitrag ab 2019 in Aussicht. Der Kanton hat seinen Beitrag an die Projektierung der zweiten Tramachse gesprochen, in der Stadt wird der Projektierungskredit dem Stadtrat gleichzeitig mit dem Gemeindebeitrag an Tram Region Bern unterbreitet. Die Projektierungsarbeiten sollen Anfang 2015 beginnen. Baustart ist frühestens 2019. Die zweite Tramachse kann nur gebaut werden, wenn Tram Region Bern realisiert wird.

7.2 Abschnitt Eigerplatz – Liebefeld Zentrum

Die Gemeinde Köniz beteiligt sich bei der Realisierung der Tramlinie 10 nur an Kosten, welche auf ihrem Gemeindegebiet anfallen (Ausnahmen: übergeordnetes Verkehrsmanagement und Kunst im öffentlichen Raum). Weil der Neubau des Tramtrassees aber bereits beim Eigerplatz beginnt, wird hier kurz auch der Abschnitt Eigerplatz bis Gemeindegrenze beschrieben: Stadtauswärts verkehrt das Tram auf diesem Abschnitt im Mischverkehr. Stadteinwärts ist zwischen der Haltestelle Dübysstrasse und dem Knoten Weissensteinstrasse ein eigenes Trassees wegen der Dosierstelle für den Autoverkehr zwingend.

Nach der Gemeindegrenze fährt das Tram im Mischverkehr. Im Abschnitt Hessstrasse bis Liebefeld Park ist eine Tempo-30-Zone projektiert. Im Zentrum Liebefeld zwischen den Kreisel Hessstrasse und Bündenackerstrasse bietet das Tramprojekt die Chance, den Strassenraum stadträumlich und gestalterisch aufzuwerten. Wie im Zentrum von Köniz wird auch im Zentrum Liebefeld eine Mittelzone den Fussgängerinnen und Fussgängern das flächige Queren ermöglichen.

Der Könizer Gemeinderat und die BLS Netz AG haben die Absicht, das „Areal Station Liebefeld“ zu entwickeln und aufzuwerten. Der Ort ist geeignet für Büro- und Dienstleistungsnutzungen sowie zum Wohnen. Deshalb soll im Liebefeld ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und der Tramhaltestelle Liebefeld Park entstehen. Die Fusswege zwischen Tram und S-Bahn werden verbessert.

7.3 Liebefeld Park – Brühlplatz

Beim Bau der Tramlinie wird der Liebefeld Park entlang der Schwarzenburgstrasse sowie beim nördlichen Ende angepasst. Als der Park gebaut wurde, wurde ein schmaler Streifen der Strassenparzelle in den Park integriert. Es war aber von Beginn weg klar, dass es sich um ein Provisorium handelt. In der Präsidialverfügung vom 14. Juli 1998, in welcher diese Ausnahme im Baubewilligungsverfahren des Parks erteilt wurde, steht geschrieben: „Dieser Bereich (...) soll einen allfällig späteren Landbedarf für die Strasse bzw. die Verbindung zum Neuhausplatz sicherstellen. Die Baumstellungen des Parks berücksichtigen diesen eventuellen Raumbedarf. Bis auf weiteres soll dieser Bereich aber als zum Park gehörend gestaltet und genutzt werden.“ Für den Bau des Trams wird dieser begrünte Streifen nun beansprucht. Es handelt sich dabei primär um die „Ausbuchtung“ des Parks in der nördlichen (stadtseitigen) Hälfte. Ungefähr auf Höhe des Teichs müssen wegen der Geometrie der Verkehrsanlagen vier Bäume leicht versetzt werden. Alle anderen Bäume des Parks werden nicht tangiert. Der Kreisel Bündenackerstrasse wird zwecks Begradigung der Schwarzenburgstrasse leicht Richtung Bahngleise verschoben. Deshalb kann auf Höhe Kreisels der Liebefeld Park um ein schmales Band erweitert werden.

Das Trottoir entlang der Schwarzenburgstrasse auf Seite Park wird zurückgebaut. Es war seit Beginn der Parkplanung vorgesehen, unter den Bäumen eine gekieste Promenade zu bauen. Diese attraktive und doch direkte Verbindung wird den Fussgängerinnen und Fussgängern als Trottoirsersatz dienen. Wer auf einen Weg mit festem Belag angewiesen ist, nutzt das dem Park gegenüberliegende Trottoir entlang der Schwarzenburgstrasse. Neu wird es in der Parkmitte über die Schwarzenburgstrasse einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel geben. Dieser wird im Hinblick auf die langfristig geplante Langsamverkehrsverbindung mit Personenunterführung zum Neuhausplatz erstellt.

Entlang dem Liebefeld Park zwischen dem Kreisel Bündenackerstrasse und Brühlplatz fährt das Tram in beiden Richtungen auf einem Eigentrassee. Der Brühlplatz ist der Eingang von Bern her ins Zentrum von Köniz und soll deshalb mit der Umsetzung von Tram Region Bern aufgewertet werden. Die Planungen für Tram Region Bern sind mit den Arbeiten an der Zone mit Planungspflicht (ZPP) „Zentrum Köniz Nord“ koordiniert. Ziel ist, das Areal beim Bahnhof Köniz zu erneuern, zu verdichten und städtebaulich aufzuwerten. Das Wohn- und Dienstleistungsgebäude am südlichen Ende des Dreispitzareals ist im Bau.

7.4 Zentrum Köniz

Das Verkehrsregime im Zentrum von Köniz mit der Tempo-30-Zone und dem flächigen Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger bewährt sich. Die Planerinnen und Planer von Tram Region Bern verfolgten deshalb das Ziel, im Bereich Bläuackerplatz so wenig wie möglich zu verändern. Dies ist auch der Wunsch der Quartiervertreter. Jedoch galt es, gleichzeitig den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gerecht zu werden. Aus diesem Grund wurde das „Team hindernisfrei“ von Tram Region Bern mit Vertretern von Procap, der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern und einem Vertreter des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbands von Beginn weg in die Planung mit einbezogen.

Die Gestaltungslösung orientiert sich an der heutigen Situation, ist aber behindertengerechter. Das flächige Queren wird durch neue, für Blinde und Sehbehinderte taktil wahrnehmbare Randsteine verändert: Überall dort, wo heute zwischen Gehbereich und Fahrbahn kein Niveauunterschied besteht, müssen neu Randabschlüsse erstellt werden. Diese sind in Querungsbereichen 4 cm hoch und abgeschrägt, in den übrigen Bereichen 6 cm hoch und vertikal angeordnet.

Zu Diskussionen führten die heutigen rund 30 cm hohen Pfosten, welche für Sehbehinderte schlecht wahrnehmbar sind und zu Stolperfallen werden können. Die Sehbehinderten wünschen entweder gar keine Pfosten oder aber höhere (ca. 80 cm). Die Gemeinde Köniz hat sich für ersteres ausgesprochen. Deshalb haben sich die Projektpartner darauf geeinigt, nach Inbetriebnahme der Tramlinie 10 einen Pilotversuch ohne oder lediglich mit einzelnen Pfosten zu starten. Der Versuch wird vom Kanton, der Gemeinde Köniz und von Behindertenorganisationen begleitet und ausgewertet.

Bei der Haltestelle Köniz Zentrum können Auto- und Velofahrende das Tram in beiden Richtungen nicht überholen. Die Kantenhöhe zwischen Haltestelle und Strassenbelag beträgt im vorderen Teil des Perrons 21 cm (ab Gleisoberkante 24 cm), im hinteren Teil 13 cm (16 cm). Dies ermöglicht den Rollstuhlfahrenden im vorderen Teil des Trams einen hindernisfreien Zugang. Im Gegenzug ist eine 13 cm hohe Kante für Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Strasse überqueren wollen, noch zu bewältigen. Heute beträgt die Höhe der Kante zwischen Haltestelle und Fahrbahn 16 cm.

Der Mehrzweckstreifen sowie die Tempo-30-Zone werden vom Bläuacker-Kreisel bis auf Höhe Gemeindehaus ausgedehnt. Im Zentrum Köniz und bis zum Schloss verläuft das Tram im Mischverkehr.

7.5 Schloss Köniz – Endstation Schliern

Das Schlossareal mit Kirche bildet das südliche Tor zu Köniz. In der Planung wurde die historische und städtebauliche Bedeutung des schützenswerten Ensembles berücksichtigt. Unter

anderem soll die Lage der Haltestellen so belassen werden wie heute, damit die historische Schlossmauer beim „Chornhuus“ nicht beeinträchtigt wird. Die Fahrleitungen wurden so geplant, dass sie den Blick auf das Schlossareal möglichst wenig stören. Die Kantonale Denkmalpflege hat die gewählte Lösung gutgeheissen. Der Platz vor dem Schlossareal, der durch die Inbetriebnahme des Kreisels 2004 entstanden ist, wird nur geringfügig angepasst.

Nach der Haltestelle Schloss stadtauswärts verkehrt das Tram bis zur Haltestelle Eichmatt in Schliern in beiden Richtungen auf einem Eigentrassée. Für berechnete Autofahrerinnen und Autofahrer ist von der Muhlernstrasse stadtauswärts das Linksabbiegen zum Schlossareal weiterhin möglich. Die Steigung nach Schliern ist für das Tram problemlos zu bewältigen. Auf Höhe der Haltestelle Sandwürfi wird eine Betriebswendeschleife gebaut. Betriebswendeschleifen ermöglichen bei Störungen des Trambetriebs den teilweisen Weiterbetrieb. Um den Kulturlandverlust zu reduzieren, wird zwischen Sandwürfi und Eichmatt im Gegensatz zum Vorprojekt auf einen separaten Fuss- und Radweg in Richtung Schliern verzichtet. An seiner Stelle wird ein zwei Meter breiter Radstreifen erstellt. Auch bei der Betriebs- und der Endwendeschleife wurde mit Optimierungen gegenüber dem Vorprojekt der Kulturlandverlust verkleinert. Die Zu- und Wegfahrt Werkhof ist für den Autoverkehr auch künftig gewährleistet.

Zwischen der Haltestelle Eichmatt und der Endstation verkehrt das Tram in beiden Richtungen im Mischverkehr. Die heutige Bus-Endhaltestelle wird auf die Muhlernstrasse Höhe Murrihuus verlegt. Die letzte Haltestelle befindet sich auf Höhe Froschweg, kurz vor der Abzweigung zum Plattenweg. Dank der zusätzlichen Haltestelle ist das Gebiet Froschweg / Fuhrenstrasse / Plattenweg künftig besser durch den ÖV erschlossen. Das Tram wendet – ohne Passagiere – in der Endwendeschleife Plattenweg und fährt zurück auf die Muhlernstrasse, wo die Fahrgäste für die Fahrt Richtung Stadtzentrum einsteigen können.

7.6 Auswirkungen auf die öffentliche Erschliessung Wasser und Abwasser

Die meisten Werkleitungen auf der Achse der Linie 10 müssen im Hinblick auf den Bau des Trams verschoben werden. Leitungen, die für Reparaturarbeiten oder Erneuerungen von oben zugänglich sein müssen, sollten nicht unter dem Tramtrogl verlaufen. Ansonsten würde der Trambetrieb bei Werkleitungsarbeiten gestört oder müsste gar über einen längeren Zeitraum unterbrochen werden. Dies betrifft insbesondere die Druckleitungen der Wasserversorgung, Gasleitungen, verschiedene Kabeltrassen und höher liegende Abwasserleitungen. Eine Neuordnung aller Werkleitungen in den betroffenen Strassenzügen ist daher unumgänglich und im Bauprojekt berücksichtigt. Da verschiedene Leitungen zum Teil ihre Nutzungsdauer erreicht haben oder in naher Zukunft erreichen werden, ist es sinnvoll, sie im Zuge des Tramlinienbaus zu erneuern. So ist nach dem Trambau die Lebensdauer der Leitungen auf der Achse der Linie 10 einheitlich. Auch im Bereich der vor zehn Jahren sanierten Ortsdurchfahrt, also auf dem Abschnitt Brühlplatz bis Schloss, müssen die Leitungen verlegt werden.

8 Kosten und Finanzierung

8.1 Grundsätze

Die ausgelösten Investitionen zur Realisierung der Tramlinie 10 werden auf 494,9 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST; Kostengenauigkeit +/- 10 %, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II). Die Aufteilung der Kosten unter den Projektbeteiligten basiert auf dem so genannten „Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung“ (siehe Abbildung 2). Dies bedeutet, dass der Träger des ÖV – im Wesentlichen der Kanton, mit Unterstützung des Bundes – als Auslöser die Investitionskosten der ÖV-Infrastruktur sowie die Kosten für den trambedingten Umbau von Strassen und Werkleitungen trägt. Die Strasseneigentümer und Werke beteiligen sich an den Kosten, sofern ihnen durch den Neubau von Strassen und Werkleitungen eine Wertvermehrung (Vorteil) erwächst. Ein Beispiel: Wenn beim Bau der Tramlinie 10 eine Werk-

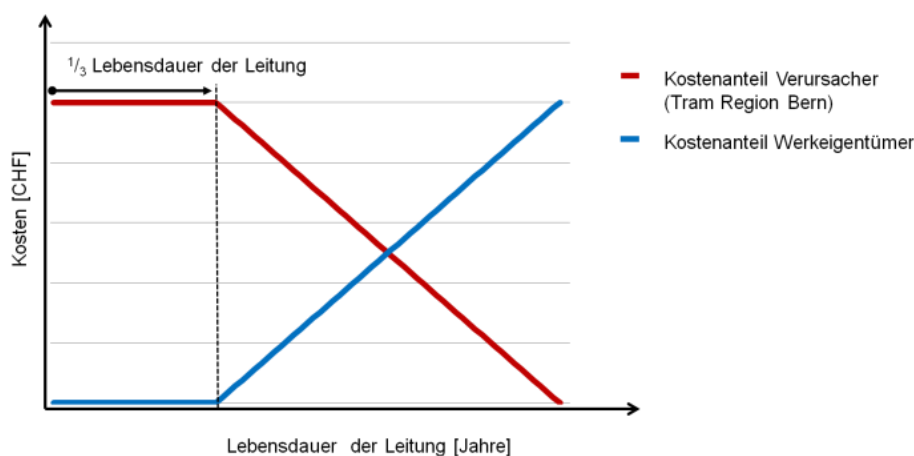


Abb. 2: Die Abschreibungskurve des „Verursacherprinzips mit Vorteilsanrechnung“

leitung der Gemeinde Köniz erneuert wird, die erst zu 40 % abgeschrieben ist, werden 60 % ihres Werts vernichtet. Für diese 60 % kommt der Verursacher des Projekts (Kanton) auf. Weil aber durch die Erneuerung auch ein Mehrwert von 40 % entsteht, bezahlt die Gemeinde Köniz diese 40 %. Ist die Leitung weniger als zu einem Drittel abgeschrieben, übernimmt der Verursacher des Trambaus die Kosten für die neue Leitung vollumfänglich. Hat die Leitung aber ihre Lebensdauer erreicht – bei Wasser- und Abwasserleitungen sind dies im Durchschnitt 80 Jahre –, bezahlt die Gemeinde Köniz die Leitung zu 100 %.

An der eigentlichen Traminfrastruktur beteiligen sich die drei Gemeinden einzig mit Beiträgen an die Haltestellen auf ihrem Gemeindegebiet. Aufkommen müssen die Gemeinden zudem für Elemente, welche zwar nicht in direktem Zusammenhang mit dem Tramprojekt stehen, jedoch sinnvollerweise im Zuge des Trambaus realisiert werden (Drittprojekte).

Bund und Kanton leisten einen Beitrag in der Höhe von 363,7 Millionen Franken. Der Kanton hat seinen Beitrag bereits definitiv gesprochen, der Bund mit Ausnahme eines kleinen Teilbetrags (Eigerplatz) ebenfalls. Die Beiträge der Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen an die Realisierung der Tramlinie 10 sind in Abbildung 3 ersichtlich. Diese Beiträge werden mit den jeweiligen kommunalen Kreditvorlagen zur Abstimmung gebracht.

	Total	ÖV Kanton/ Bund	Bernmobil, weitere	Tiefbauamt Kanton	Stadt Bern	Köniz	Oster- mundigen	Werke
Mio. Franken (exkl. MWST)	494.9	363.7	5.3	4.3	47.8	17.1	26.7	29.9

Abb. 3: Kostenteiler Realisierungskosten Tramlinie 10 in Mio. Franken (exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/- 10 %, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II, gerundet)

Die Realisierungskosten für das Teilprojekt 1 (Abschnitt ab Eigerplatz bis Schliern) werden auf 174,3 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST; Kostengenauigkeit +/- 10 %, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II). Nachfolgend die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Projektelemente für das Teilprojekt 1 und für die gesamte Tramlinie 10:

Projektelement		Linie 10 gesamt (Mio. Fr)	Linie 10 TP 1 (Mio. Fr.)
A ALLGEMEINES		71.9	23.9
1	Verkehrsmanagement Bauzeit / Betrieb	16.9	7.7
2	Landerwerb	28.7	6.8
3	Honorare und Nebenkosten	26.2	9.4
B TEILPROJEKTE		396.2	141.8
I	Bahntechnik	115.3	48.2
II	Hochbau	3.0	0.3
III	Strassenbau	89.7	35.6
IV	Bepflanzungen	11.9	6.8
V	Werkleitungen	110.2	35.1
VI	Kunstbauten	37.2	6.0
VII	Baunebenkosten	28.9	9.8
C RISIKO		26.8	8.6
TOTAL		494.9	174.3

Abb. 4: Realisierungskosten Tramlinie 10 gesamt und TP 1 (Eigerplatz bis Schliern) in Mio. Franken, (exkl. MWST, Kostengenauigkeit +/-10 %, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II, gerundet)

In Abbildung 4 ist ersichtlich, dass die Bahntechnik – also das eigentliche Tram – rund einen Viertel der Investitionen ausmacht. Die hohen Kostenanteile von Werkleitungen und Strassenbau machen deutlich, dass mit Tram Region Bern eine gesamthafte Erneuerung und Aufwertung des Strassenraums und der darunter liegenden Leitungen vorgenommen wird. Die Kostengruppe „C Risiko“ enthält als wichtigen Bestandteil Reserven für unvorhergesehene Mehrkosten im Zusammenhang mit dem Trambau. Diese können ausgelöst werden durch eine veränderten Marktsituation im Bauwesen, neue oder geänderte Gesetze und Vorschriften, Komplikationen im Bauablauf oder Bestandteile, die zum heutigen Zeitpunkt nicht vorhersehbar sind.

8.2 Kostenbeitrag und Kreditvorlage Gemeinde Köniz

Die Gemeinde Köniz trägt nur Kosten, welche auf ihrem Gemeindegebiet anfallen. Ausnahme bilden das übergeordnete Verkehrsmanagement (siehe Kapitel 3.6) und die Kunst im öffentlichen Raum. Die Kosten der Gemeinde Köniz teilen sich auf in einen steuerfinanzierten und in einen spezialfinanzierten Teil. Die Finanzierung der Kostenanteile für Bauarbeiten an den Abwasser- und Wasserleitungen erfolgt über die reglementarischen Gebühren respektive aus den entsprechenden Spezialfinanzierungen Wasser und Abwasser. Alle übrigen Kosten, welche seitens der Gemeinde geleistet werden müssen, werden über den Steuerhaushalt finanziert. Insbesondere gehören dazu die Gemeindestrassen, also das Teilstück Schwarzenburgstrasse zwischen Gemeindegrenze zur Stadt Bern bis Brühlplatz und der Plattenweg.

Nachfolgend der Kostenbeitrag der Gemeinde Köniz an die Realisierung der Tramlinie 10 im Detail (exkl. MWST, gerundet auf 1'000 Franken).

Projektbestandteil	Total (Fr.)	steuer- finanziert (Fr.)	spezial- finanziert (Fr.)
Kostenbeteiligung Haltestellen <i>Perron, Wartehallen (Abbruch, Versetzen, Neubau)</i>	3'476'000	3'476'000	0
Vorteilsanrechnung Sanierungen Strassenanlagen	4'710'000	4'710'000	0
Diverses <i>neue Velounterstände, Lichtsignalanlagen, Kultursäule, Verkehrsmonitoring, Leitung Informatikzentrum, Leerrohr</i>	721'000	721'000	0
Wasser (Wasserversorgung) <i>Fr. 1.45 Mio. Vorteilsanrechnung, Fr. 0.25 Mio. Drittprojekte</i>	1'692'000	0	1'692'000
Abwasser <i>Fr. 1.4 Mio. Vorteilsanrechnung, Fr. 1.5 Mio. Drittprojekte</i>	2'875'000	0	2'875'000
Anteil Honorare und Nebenkosten <i>inkl. übergeordnetes Verkehrsmanagement</i>	2'781'000	2'120'000	661'000
Anteil Risikoposition	840'000	570'000	270'000
Total Kostenbeitrag Gemeinde Köniz (gerundet)	17'097'000	11'598'000	5'499'000

Abb. 5: Kostenbeitrag Gemeinde Köniz an die Tramlinie 10, gerundet auf 1'000 Franken (exkl. MWST)

Die Mehrwertsteuer fällt nur für den steuerfinanzierten Teil an. Beim spezialfinanzierten Teil kann die Mehrwertsteuer als Vorsteuer in Abzug gebracht werden, sie belastet den Kredit nicht.

Kreditvorlage Köniz, Realisierung Tramlinie 10	in Fr.
<i>Kostenbeitrag Gemeinde Köniz steuerfinanziert (exkl. MWST)</i>	11'598'000
<i>Mehrwertsteuer (8 % steuerfinanzierter Teil)</i>	928'000
Kreditbetrag Gemeinde Köniz steuerfinanziert (inkl. MWST)	12'526'000
<i>Kostenbeitrag Gemeinde Köniz spezialfinanziert (exkl. MWST)</i>	5'499'000
<i>Vorfinanzierung privater Hausanschlüsse (Kanalisation) (exkl. MWST)</i>	100'000
Kreditbetrag Gemeinde Köniz spezialfinanziert (exkl. MWST)	5'599'000
Total durch die Stimmberechtigten zu bewilligender Kredit (gerundet)	18'125'000

Abb. 6: Kreditvorlage Gemeinde Köniz, Tramlinie 10, gerundet auf 1000 Franken

In der Gemeinde Köniz liegt die Finanzkompetenz für Ausgaben ab 5 Millionen Franken bei den Stimmberechtigten. Vorbehältlich der Zustimmung des Parlaments wird der Gemeindekredit für die Realisierung der Tramlinie 10 den Könizer Stimmberechtigten zum Beschluss unterbreitet.

Der Kredit des spezialfinanzierten Teils wird zusammen mit den Anteilen „Honorare und Nebenkosten“ sowie „Risikoposition“ auf die Konti Wasser und Abwasser verteilt. Dem Konto Abwasser wird zudem der Posten „Vorfinanzierung privater Hausanschlüsse“ belastet (siehe Abb. 5 und 6). Parlament und Stimmberechtigten wird der spezialfinanzierte Teil wie folgt beantragt: Kontengruppe „Wasser“ 2'037'000 Franken, Kontengruppe „Abwasser“ 3'562'000 Franken.

8.3 Bereits bewilligte Kredite

Parlament und Gemeinderat haben für die Planung und Projektierung von Tram Region Bern die folgenden Kredite bewilligt. Diese sind im beantragten Kredit nicht enthalten.

Übersicht bereits bewilligte Kredite Tram Region Bern	in Fr.
K1: Vorprojekt (Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9)	605'000
K2: Bau- und Auflageprojekt (Tramlinie 10, Verlängerung Tramlinie 9)	860'000
Evaluation Haltestelle Liebefeld Park	80'000
Total bereits bewilligte Kredite	1'545'000

Abb. 7: Bereits bewilligte Kredite im Zusammenhang mit Tram Region Bern in der Gemeinde Köniz

8.4 Ohnehinkosten Infrastruktur

Im Rahmen des Trambaus werden die betroffenen Strassen vollständig saniert und mit neuen Belägen versehen. Der Strassenraum wird neu gestaltet, zudem werden Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit getroffen. Wie in Kapitel 7.6 dargelegt, findet auch unter dem Boden eine Erneuerung statt. Die Gemeinde Köniz muss ihre Strassen und Werkleitungen auch dann unterhalten und erneuern, wenn die Tramlinie 10 nicht realisiert wird. Der Gemeinderat hat deshalb im Herbst 2013 die zuständigen Projektfachleute und Gemeindevertreter aufgefordert, die beiden folgenden Fragen zu klären:

- **Ohnehinkosten Strassen:** Welchen Betrag muss die Gemeinde Köniz in den nächsten 25 Jahren aufbringen, um ihre Strassen auf der Achse der Tramlinie 10 zu unterhalten, deren Werterhalt zu sichern und gemäss Richtplanung anzupassen, sofern der Könizer Ast der Tramlinie 10 nicht realisiert wird?
- **Ohnehinkosten Werkleitungen:** Wie viel Geld müsste die Gemeinde Köniz langfristig investieren, damit die gemeindeeigenen Werkleitungen denselben Wert erhalten wie mit dem Bau der Tramlinie 10?

Die Erhebung der Ohnehinkosten im Herbst 2013 erfolgte detailliert und führte zu folgenden Ergebnissen:

Ohnehinkosten Strassen

Relevant für die Betrachtung sind die Gemeindestrassen auf der Achse der Linie 10, also das Teilstück Schwarzenburgstrasse zwischen Gemeindegrenze und Brühlplatz sowie der Plattenweg in Schliern. Sofern die Tramlinie 10 in Köniz nicht gebaut wird, muss die Gemeinde die Strassen auf dieser Achse trotzdem unterhalten und deren Werterhalt sichern. Hinzu kämen Arbeiten, welche sich aus der Könizer Richtplanung ableiten. Projektfachleute und Vertreter der Gemeinde Köniz haben nach detaillierten Abklärungen und Begehungen die Ohnehinkosten auf dem Teilstück Schwarzenburgstrasse und im Plattenweg mit 6,7 Millionen Franken beziffert.

Ohnehinkosten Werkleitungen

Im Projekt Tram Region Bern gilt bei der Finanzierung von Werkleitungen das Prinzip der Vorteilsanrechnung (siehe Kapitel 8.1). Das bedeutet: Der Betrag, den die Gemeinde Köniz im Fall des Trambaus für die Werkleitungen aufwenden muss, ist identisch mit jenem Betrag, den sie auch ohne Tram aufwenden müsste, um denselben Mehrwert zu schaffen. Dieser Betrag beläuft sich auf 5,5 Millionen Franken.

Falls der Könizer Ast des Trams 10 also nicht gebaut wird, muss die Gemeinde auf dieser Achse dennoch 12,2 Millionen Franken (6,7 plus 5,5 Mio.) für Strassen und Werkleitungen investieren, um denselben Wert zu erhalten, wie wenn die Tramlinie gebaut wird.

8.5 Investitionsplanung

Die Beträge aus dem Kapitel 8.2 (Kreditvorlage Köniz) sind in der nachfolgenden Tabelle auf den nächsthöheren 50'000er-Wert gerundet.

Projektverlauf	Baubeginn				Bauende	Rechnungsabschluss	
Jahr	2017	2018	2019	2020	2021	2022	TOTAL
Steuerfinanziert Kontengruppe 2410 Verkehrs- anlagen	500'000	2'000'000	3'200'000	3'200'000	2'200'000	1'500'000	12'600'000
Spezialfinanziert Kontengruppe 5550 Wasser	350'000	400'000	400'000	400'000	400'000	150'000	2'100'000
Spezialfinanziert Kontengruppe 5600 Abwasser	600'000	1'000'000	600'000	600'000	600'000	200'000	3'600'000

Abb. 8: Übersicht über die geplanten Investitionen der Gemeinde Köniz in die Realisierung der Tramlinie 10, verteilt über die geplante Bauzeit, in Franken.

Fazit zum steuerfinanzierten Teil

Der steuerfinanzierte Teil kann aus heutiger Sicht bis auf die Spitzenjahre 2019 und 2020 ohne Erhöhung der heutigen Investitionsgesamtsumme eingestellt werden. In den beiden Spitzenjahren kann der Trambau zu einer leichten Erhöhung führen. In dieser Betrachtung nicht berücksichtigt sind weitere ausserordentliche Investitionen (z.B. Schulbauten).

Fazit zum spezialfinanzierten Teil

Über sechs Jahre verteilt, ergeben sich bei beiden Spezialfinanzierungen verträgliche jährliche Zusatzbelastungen des Investitionsplans. Je nach Etappierung muss in einzelnen Jahren die Investitionsquote für eine der Spezialfinanzierungen allenfalls vorübergehend erhöht werden. Die finanzielle Verträglichkeit des Projekts wird dadurch aber nicht in Frage gestellt.

8.6 Folgekosten

Die Investitionsfolgekosten sind nach Konti getrennt in Beilage 6 (Tabellen Folgekosten) ersichtlich. Sie setzen sich aus Zinsen und Abschreibungen der Investitionen in den entsprechenden Jahren zusammen. Gemäss dem harmonisierten Rechnungsmodell 2 fallen die Abschreibungen erst bei Betriebsbeginn an. Beim steuerfinanzierten Teil erhöht sich in der laufenden Rechnung der jährliche Beitrag an den ÖV des Kantons: Die zusätzliche Haltestelle „Schliern Zentrum“ führt zu entsprechenden Mehrabfahrten und damit zu einer Zunahme der ÖV-Punkte. Diese Erhöhung von rund 300'000 Franken wird sich voraussichtlich erstmals im Jahr 2023 in der laufenden Rechnung niederschlagen. Auch eine Angebotserhöhung mit dem heutigen Bussystem infolge der prognostizierten Fahrgastzunahme würde zu mehr Abfahrten und damit mehr ÖV-Punkten führen. Die Investitionen im Rahmen der Realisierung von Verkehrsprojekten würden ohne Tram in anderen Projekten getätigt und somit die Kosten für Zinsen und Abschreibungen trotzdem generieren.

9 Projektorganisation für die Phase Realisierung

Die Behördendelegation Tram Region Bern hat an ihrer Sitzung vom 9. Dezember 2013 beschlossen, für die Realisierungsphase des Tramprojekts eine Aktiengesellschaft (AG) zu gründen. Oberstes Organ ist die Behördendelegation (Generalversammlung) mit Vertretungen von Bern, Köniz, Ostermundigen, Kanton, BERNMOBIL und eventuell des Bundes. In der Behördendelegation vertreten die politisch Verantwortlichen ihre Interessen. Vonseiten der Gemeinde

Köniz wird die Vorsteherin/der Vorsteher der Direktion Planung und Verkehr Einsitz in der Behördendelegation nehmen. Der Vorsitz obliegt dem Kanton.

Das operative Entscheidungsorgan ist der Lenkungsausschuss (Verwaltungsrat). Den Vorsitz übernimmt BERNMOBIL, hinzukommen Vertretungen von Kanton und den drei beteiligten Gemeinden. Vonseiten Köniz wird der Leiter/die Leiterin der Abteilung Verkehr und Unterhalt Einsitz im Lenkungsausschuss nehmen. Damit sich die Gemeinde Köniz am Aktionariat beteiligt, müssen Parlament und Volk mindestens einer der beiden Kreditvorlagen zu Tram Region Bern (Linie 10, Verlängerung Linie 9; siehe auch Kapitel 11) zustimmen. In diesem Fall wird der Könizer Kostenbeitrag für die beiden Projekte respektive für das eine bewilligte Projekt der AG übertragen, welche für den Bau von Tram Region Bern verantwortlich ist.

Die Rechtsform der Aktiengesellschaft hat sich während der Realisierung von Tram Bern West bewährt. Sie ist das geeignete Gefäss für die Abwicklung der Bauphase, die Interessen der Bauherren sind gebündelt. Die Organisation ist schlank und effizient. Verantwortlichkeiten, Kontrollorgane und Haftungsfragen sind klar und gesetzlich geregelt.

10 Weiteres Vorgehen bei Annahme des Geschäfts durch Parlament und Volk

Der Terminplan sieht vor, dass für den Abschnitt Eigerplatz bis Schliern die öffentliche Auflage und der Start des Plangenehmigungsverfahrens (2. Bewilligungsstufe) ab Anfang 2015 erfolgen sollen. Auf dem Abschnitt Eigerplatz bis Ostermundigen hat die öffentliche Auflage bereits stattgefunden, das Plangenehmigungsverfahren läuft. Der Grund für diese zeitliche Staffelung der Verfahren liegt im Bauablauf: Es ist vorgesehen, Anfang 2015 am Eigerplatz und auf der Achse Viktoriaplatz–Ostermundigen/Rüti mit den Bauarbeiten zu beginnen (siehe Abbildung 9).

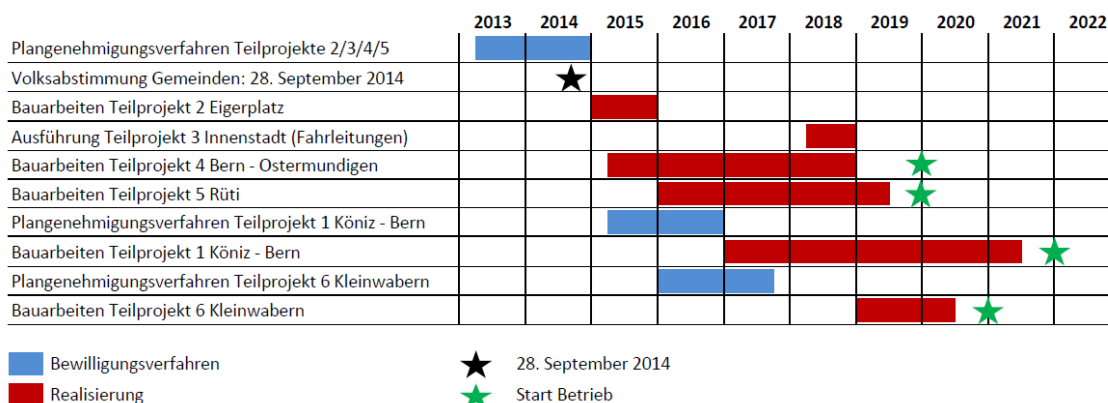


Abb. 9: Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf Tram Region Bern; Stand März 2014

Mit dem Ast Köniz soll – nicht zuletzt auf Wunsch des Runden Tisches – erst 2017 begonnen werden. Eine gültige Plangenehmigung ist zeitlich auf fünf Jahre mit dreijähriger Verlängerung beschränkt. Deshalb ist es sinnvoll, das Plangenehmigungsverfahren und die damit verbundene öffentliche Auflage möglichst eng an den Baustart zu knüpfen. Die Bauzeit beträgt fünf Jahre. Mit etappenweiser Realisierung und geschickter Bauplanung wird versucht, die Unannehmlichkeiten auf ein Minimum zu reduzieren. Gemäss heutigem Stand der Planung wird der Könizer Ast der Tramlinie 10 auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 hin in Betrieb genommen.

2015 werden in der Gemeinde Köniz die Landerwerbsverhandlungen starten. Denn obwohl Tram Region Bern weitgehend im bestehenden Strassenraum gebaut wird, ist die Realisierung ganz ohne Zugriff auf privaten Grund nicht möglich. In den meisten Fällen handelt es sich um den Erwerb weniger Quadratmeter von angrenzenden Liegenschaften oder um entsprechende Dienstbarkeiten. Grössere Landflächen müssen für die Betriebs- und die Endwendeschleife erworben werden. Kann der Erwerb nicht freihändig erfolgen oder durch Projektänderungen vermieden werden, gibt die Gesetzgebung, wie bei allen Planerlassen, die Möglichkeit, die entsprechenden Flächen zu enteignen. In der Stadt Bern und in der Gemeinde Ostermundigen sind die Landerwerbsgespräche bereits im Gang. Da der Könizer Ast der Linie 10 und die Tram-

Linienverlängerung nach Kleinwabern nicht vor 2017 respektive 2019 in Angriff genommen werden, erfolgen die Landerwerbsverhandlungen in Köniz erst ab 2015.

11 Folgen bei Ablehnung des Geschäfts und mögliche Teilrealisierung

Falls die Gemeinde Köniz als einzige der drei betroffenen Gemeinden ihren Kredit für die Tramlinie 10 ablehnt, wird der Ast Ostermundigen der Tramlinie 10 dennoch realisiert. Umgekehrt wird der Ast Köniz realisiert, sollte Ostermundigen als einzige Gemeinde ablehnen. Falls sowohl Köniz als auch Ostermundigen ihre Kredite für die Tramlinie 10 ablehnen, ist das Projekt 10er-Tram vollständig abgelehnt. Der gleiche Fall tritt ein, wenn die Stadt Bern ihren Kredit ablehnt.

Eine Alternative zur Lösung der Kapazitätsengpässe im ÖV und auf der Strasse in Köniz existiert nicht. Verschiedene bauliche Massnahmen wie die Ortsdurchfahrt Liebefeld und die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestellen sowie Werkleitungersatzarbeiten müssen ohnehin in den nächsten Jahren erfolgen. Wird die Tramlinie 10 nicht gebaut, werden die Bundesgelder (rund 35 %) an andere Projekte in der Schweiz fliessen.

12 Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Mit X zu Y Stimmen bei Z Enthaltungen beantragt das Parlament den Stimmberechtigten, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die Realisierung der Tramlinie 10 wird ein Gemeindegeld von insgesamt Fr. 18'125'000 zuzüglich allfälliger Teuerung bewilligt. Der Kredit wird wie folgt der Investitionsrechnung belastet:

- Fr. 12'526'000 (inklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Verkehrsanlagen (steuerfinanziert) zu Lasten Konto 2410.501.0130, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 2'037'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Wasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5550.501.4116, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.
- Fr. 3'562'000 (exklusive Mehrwertsteuer) für den Anteil Abwasser (spezialfinanziert) zu Lasten Konto Nr. 5600.501.1110, Tram Region Bern, Realisierung Tramlinie 10; Gemeindegeld.

Im Fall der Ablehnung des Kostenanteils der Gemeinde Ostermundigen und bei Annahme der Kostenanteile der Gemeinden Bern und Köniz wird der Tram-Ast nach Köniz/Schliern gemäss Auflageprojekt realisiert.

Der vorliegende Beschluss wird unter dem Vorbehalt gefasst, dass die Stimmberechtigten der Stadt Bern ihrem Beitrag an die Realisierungskosten ebenfalls zustimmen und dadurch der Tram-Ast nach Köniz/Schliern realisiert werden kann.

2. Das Parlament genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten und den Wortlaut des Stimmzettels.

Köniz, 14. Mai 2014

Der Gemeinderat

Beilagen:

- 1) Siedlungsentwicklung im Raum Köniz / Liebefeld
- 2) Linienplan Tram Region Bern
- 3) Infoblatt Tram Region Bern
- 4) Parlamentarische Anfrage 1303 (EVP, CVP, GLP) „Tram Region Bern – sachliche Argumente für und wider den Könizer Ast“
- 5) Entwurf Botschaft zuhanden der Stimmberechtigten und Stimmzettel
- 6) Tabellen Folgekosten

Siedlungsentwicklung Köniz-Liebfeld

Stand: April 2014; Änderungen vorbehalten
(Quelle: Planungsabteilung Gemeinde Köniz)

Beilage 1



Tramlinie 10

Carba Nord

ca. 50 000 m² Bruttogeschossfläche
für Dienstleistung und Wohnen;

Baufeld A: 14 000 m² Brutto-
geschossfläche für Dienstleistung
im Bau; bezugsbereit 2014/15
Baufeld B: Projektstudie läuft

Arealentwicklung Station Liebfeld

ca. 24 000 m² Bruttogeschossfläche
für Dienstleistung und Wohnen
Baureife ab 2018/19

Neuhausplatz/Johnsonhaus

36 Wohnungen mit Verkauf und
Dienstleistung im Erdgeschoss im Bau;
bezugsbereit ab 2. Quartal 2015

Zentrum Köniz

Entwicklungsplanung für
ca. 30 000 m² Bruttogeschossfläche
(Gewerbe/Dienstleistung und Wohnen)

Bläuacker II

2. Etappe Zentrumsüberbauung mit
ca. 5000 m² Bruttogeschossfläche;
Baureife voraussichtlich 2014
(vorbehaltlich Einsprachen)

Bundesverwaltung

Bestand heute: 520 Arbeitsplätze;
720 Arbeitsplätze im Bau;
bezugsbereit ab 2014/15;
Endzustand total: 1840 Arbeitsplätze

Dreispietz/Continuum

34 Wohnungen und Fläche für
Dienstleistung im Bau;
bezugsbereit ab Frühjahr 2015

Rappentöri

Architekturwettbewerb abgeschlossen;
ca. 17 000 m² Bruttogeschossfläche;
ca. 58 Wohnungen, 3000 m² Verkauf;
Baureife voraussichtlich 2017

Nicht auf dem Plan:

Schlieren/Hertenbrünnen

Überbauung mit 86 Wohnungen;
68 Wohnungen realisiert;
weitere 18 Wohnungen
bezugsbereit ab Herbst 2014

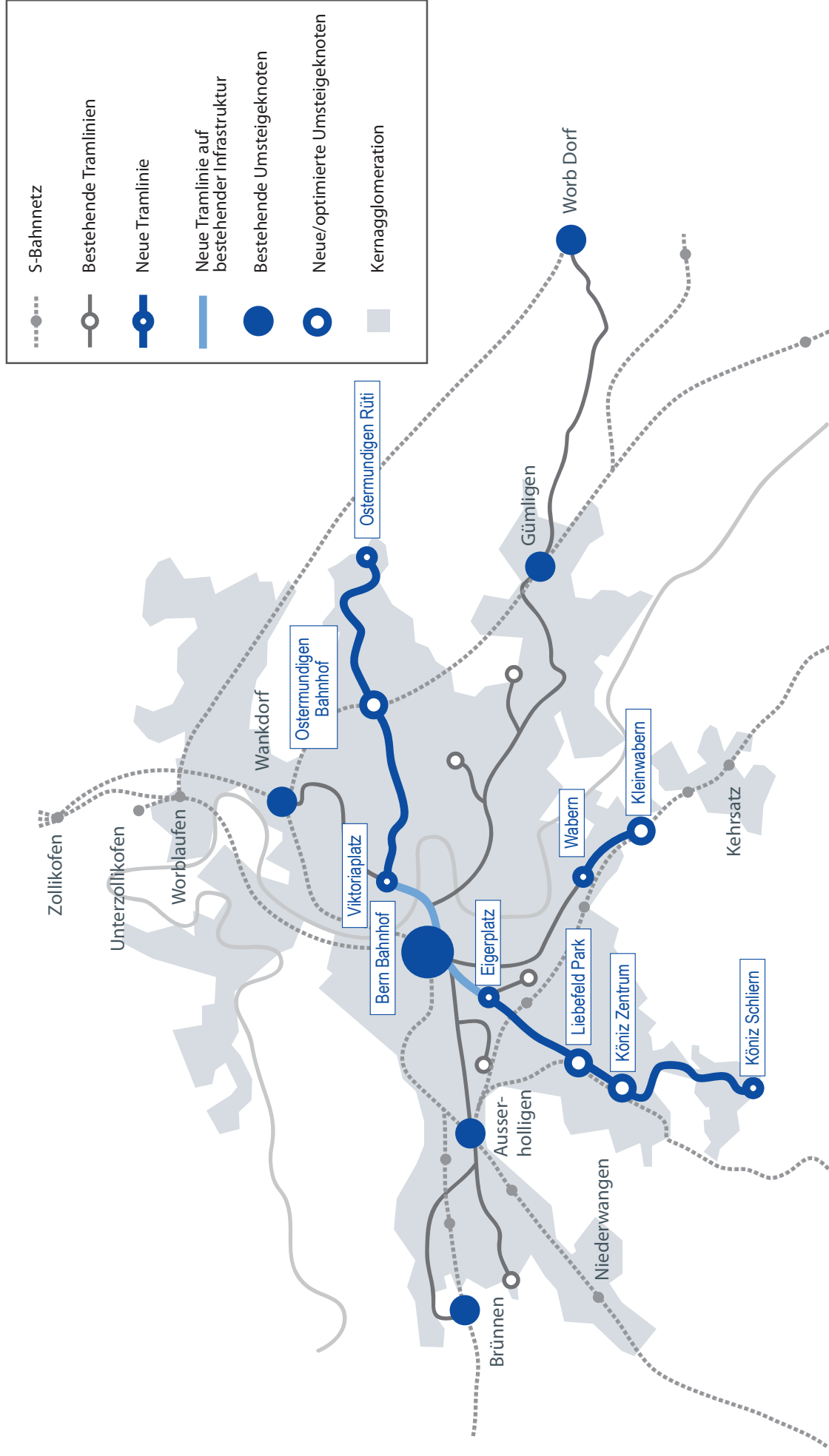
Köniz Schloss

Köniz Zentrum

Brühlplatz

Liebfeld Park

Hessstrasse



Editorial

Übersicht Bauprojekt 2014

Neue Tramlinien für die Region Bern



Im Raum Liebefeld/Köniz entstehen in den nächsten Jahren viele neue Wohnungen und Arbeitsplätze – zum Beispiel beim Bundesamt für Gesundheit im Liebefeld. In Kleinwabern soll nach dem Willen der Gemeinde, der Region und des Kantons eine gezielte und auf den Verkehr abgestimmte Siedlungsentwicklung stattfinden. Diese Entwicklungen entsprechen den Zielen der Könizer Ortsplanung: Die Siedlungsentwicklung soll dort stattfinden, wo eine attraktive ÖV-Erschliessung sichergestellt werden kann. Tram Region Bern hilft der Gemeinde, ihre ortsplanerischen Ziele zu erreichen. Ausserdem führt ein attraktives und leistungsfähiges ÖV-Angebot dazu, dass die Leute vermehrt auf den ÖV umsteigen und so das Strassennetz entlastet wird. Dieser Effekt lässt sich im Korridor Köniz/Liebefeld eindrücklich nachweisen. Mit Tram Region Bern kann dieser Umsteigeeffekt aufrecht erhalten und gefördert werden. Der tiefere Takt des Trams – es wird auch zu Spitzenzeiten im 6-Minuten-Takt verkehren – wird zusätzlich Platz auf der Strasse schaffen.

Für ihren Beitrag an die Realisierungskosten von Tram Region Bern erhält die Gemeinde Köniz viel: eine moderne, zukunftsgerichtete ÖV-Erschliessung, neuwertige Strassen und Werkleitungen, aufgewertete öffentliche Räume und eine Verkehrslösung, die für alle Verkehrsteilnehmenden Vorteile bringt.

Katrin Sedlmayer
Gemeinderätin Köniz

Ueli Studer
Gemeindepräsident Köniz



Mit Tram Region Bern werden die durchfahrenen Strassenräume und Plätze aufgewertet – wie hier im Zentrum Liebefeld (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Die Buslinie 10 (Köniz/Schlern – Bern – Ostermündigen/Rüti) soll auf Trambetrieb umgestellt und die Tramlinie 9 bis Kleinwabern verlängert werden. Dies ist das Ziel des Projekts Tram Region Bern, welches vom Kanton Bern, von den beteiligten Gemeinden sowie BERNMOBIL getragen und vom Bund mitfinanziert wird.

Das Tram ist die zweckmässigste Lösung für die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10. Die verlän-

gerte Tramlinie 9 erschliesst ein wichtiges Entwicklungsgebiet und soll zusammen mit der geplanten S-Bahnhaltestelle Kleinwabern einen neuen ÖV-Knotenpunkt bilden.

Ein gut ausgebauten ÖV-Netz macht die gesamte Region Bern als Wirtschafts- und Wohnstandort attraktiver. Ein Tram wertet die Quartiere, Gewerbe- und Industriegebiete entlang der Linie auf, weil sie

mit einem komfortablen und zuverlässigen Transportmittel erschlossen werden.

Die Bauprojekte inklusive Kostenvoranschlag liegen seit Mai 2013 (Linie 10) respektive Mai 2014 (Linie 9) vor.

Am 28. September 2014 finden in Bern, Köniz und Ostermündigen die Abstimmungen über die Gemeindekredite an Tram Region Bern statt.

Verlängerung Tramlinie 9

Ein attraktives ÖV-Angebot für Kleinwabern
als Basis für nachhaltige Siedlungsentwicklung

Die Tramlinie 9 soll bis zur geplanten neuen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern verlängert werden. In Kleinwabern entsteht dadurch ein attraktiver ÖV-Knoten.

Dieser ÖV-Ausbau bringt einerseits eine markante Angebotsverbesserung für die bestehenden Quartiere. Andererseits wird dadurch die Grundlage gelegt, das Entwicklungspotenzial von Kleinwabern, welches in der Könizer Ortsplanung ausgewiesen ist, zu nutzen. Die Gemeinde, die Region und der Kanton sehen Kleinwabern als richtigen Ort, um mit gezielten Siedlungsentwicklungen die ländlichen Räume bestmöglich zu schützen. Die Entwicklung in Kleinwabern macht aber nur dann Sinn, wenn das Gebiet mit dem ÖV angemessen erschlossen wird. Der neue ÖV-Knoten unterstützt zudem den Umsteigeeffekt vom Auto auf den ÖV und entlastet so die viel befahrene Seftigenstrasse.

Die Realisierungskosten für die Verlängerung der Tramlinie 9 werden auf 64 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit $\pm 15\%$, Preisstand 2012 BTI, ohne Projektierungskosten). Der Kredit der Gemeinde Köniz beläuft sich auf 9,5 Millionen Franken (inkl. MWST und gemeinde-spezifische Zusatzkosten). Im Gemeindekredit ist auch ein Beitrag an die archäologischen Rettungsgrabungen enthalten, die in Kleinwabern vorgenommen werden müssen.



Das bewährte Waberer Verkehrsmodell mit dem Tram im Mischverkehr soll bis zum Kreisellindenweg weitergeführt werden – im Bild die neue Haltestelle Bächtelenacker (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Inhalt

Editorial	1
Neue Tramlinien für die Region Bern..	1
Ein attraktives ÖV-Angebot für Kleinwabern als Basis für nachhaltige Siedlungsentwicklung.....	1

Linienführung mit Haltestellen	2/3
--------------------------------------	-----

Mit dem Tram: Mehr Platz auf der Strasse	4
Unterschiedliche Ausgangslagen.....	4

Linienführung und Haltestellen Köniz/Kleinwabern

Die Haltestelle **Köniz Zentrum** wird als Kapthaltestelle realisiert, die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen nicht überholen. Die Kantenhöhe zwischen Haltestelle und Fahrbahn beträgt im vorderen Teil des Perrons 21 cm, im hinteren Teil 13 cm. Dies ermöglicht den Rollstuhlfahrenden im vorderen Teil des Trams einen hindernisfreien Zugang. Im Gegenzug bleibt im hinteren Bereich der Haltestelle das flache Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger attraktiv. Die Landorfrasse ist vor dem Gemeindehaus für den motorisierten Individualverkehr geöffnet.

Bei der Haltestelle **Brühlplatz** wird eine Inselhaltestelle gebaut, die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen überholen. Für den Veloverkehr ergeben sich dank der Lage der Haltestelle keine Konflikte. Weil die Tempo-30-Zone vom Zentrum Köniz bis zum Brühlplatz ausgeweitet wird, werden die Fussgängerinnen und Fussgänger dank flächigem Queren auf die Trottoirs am Strassenrand gelangen. Der Brühlplatz soll im Zuge der Arealentwicklung Station Köniz aufgewertet werden.

Bei der Haltestelle **Liebefeld Park** wird eine Kapthaltestelle gebaut. Die Autofahrerinnen und Autofahrer können das Tram in beiden Richtungen nicht überholen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden an beiden Enden der Haltestellen mit Inseln geschützte Übergänge gebaut. Zwischen der Haltestelle und der S-Bahnstation Liebefeld wird ein attraktiver Umsteigeknoten gestaltet.

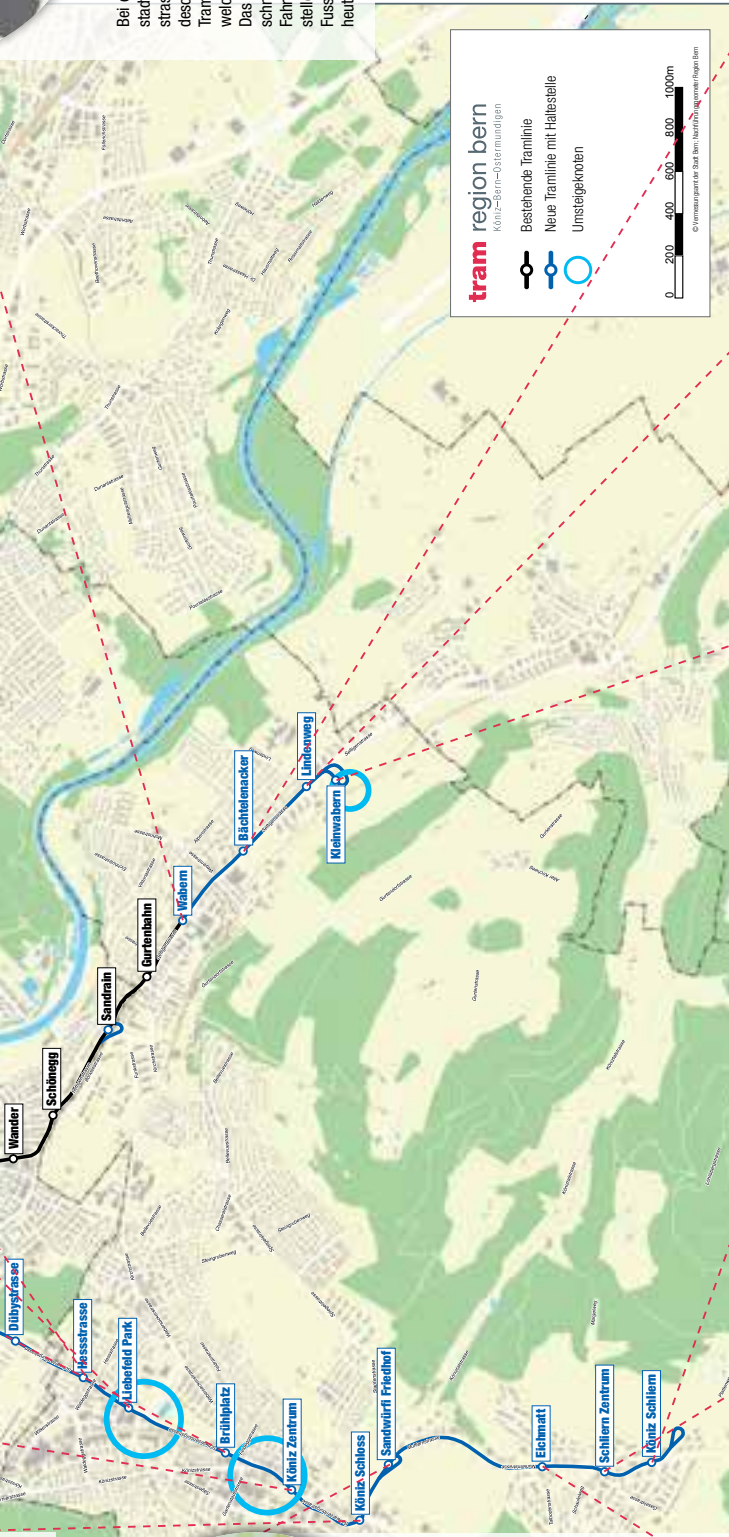
Die Haltestelle **Hessstrasse** wird als Kapthaltestelle gebaut. Richtung Bern können Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram überholen, so wird verhindert, dass sich Rückstaus bis in den Hessstrassenkreis bilden. Richtung Köniz besteht keine Überholmöglichkeit. Für Fussgängerinnen und Fussgänger werden an beiden Enden der Haltestellen mit Inseln geschützte Übergänge gebaut.



Die Haltestelle **Schloss** wird stadtauswärts als Inselhaltestelle städteinwärts als Kapthaltestelle erstellt. Folglich können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram stadtauswärts überholen, städteinwärts nicht. An den beiden Enden der Haltestelle sind Fussgängerstreifen vorgesehen. Von der Mühlenstrasse Richtung Schulhaus gibt es für Velofahrende verschiedene Abbiege- und Querungshilfen. Die Fahrbahnen werden so gebaut, dass sie den



Blick auf das schützenswerte Schlossareal möglichst wenig stören.



Die Haltestelle **Sandwühl** wird als Inselhaltestelle gebaut, die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram in beiden Richtungen überholen. Für den Veloverkehr entstehen keine Konflikte, für die Fussgängerinnen und Fussgänger gibt es an den Haltestellenenden Fussgängerstreifen. Die Einmündung der Könizstrasse in die Mühlerstrasse wird neu mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Bei der Haltestelle Sandwühl wird die Betriebswendeschleife gebaut, welche im Störfall für die Aufrechterhaltung des Trambetriebs bis Köniz nötig ist.

Bei der Haltestelle **Wabern** wird das Tram stadtauswärts künftig auf der Seftigenstrasse auf Höhe der heutigen Endwendeschleife halten. Stadteinwärts hält das Tram weiterhin bei der Haltestelle Eichholz, welche aber in «Wabern» umbenannt wird. Das Tram verkehrt in diesem Strassenabschnitt im Mischverkehr, das heisst auf der Fahrbahn, entsprechend werden Kapthaltestellen realisiert. Für den Auto- und den Fussverkehr ergeben sich im Vergleich zu heute kaum Änderungen.

Die Haltestelle **Eichmatt** wird als Kapthaltestelle gebaut. Stadtauswärts können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram überholen, stadteinwärts nicht. Den Fussgängerinnen und Fussgängern stehen an beiden Enden der Haltestelle mit Inseln geschützte Übergänge zur Verfügung. Längs der Haltestelle stadtauswärts werden zusätzlich 46 Veloabstellplätze erstellt.

Heute wendet der Bus der Linie 10 hinter dem Restaurant Dörfli. Mit der Umstellung auf Tram kommt die Haltestelle **Schliern Zentrum** als Kapthaltestelle auf der Mühlerstrasse Höhe Murrhüus zu liegen. Stadtauswärts können die Trams überholt werden, stadteinwärts nicht. Auf der Seite in Fahrtrichtung Bern entsteht ein neuer gedeckter Velounterstand (20 Plätze).

Die Haltestelle **Köniz Schliern** ist gegenüber der heutigen Buslinie neu und bindet das Gebiet Froschweg / Fuhrenstrasse / Plattenweg besser an die Linie 10 an. Das Tram wendet ohne Passagiere in der Endwendeschleife Plattenweg, das Ein- und Aussteigen erfolgt ausschliesslich auf der Mühlerstrasse auf Höhe Froschweg. Bei dieser Kapthaltestelle können Autofahrerinnen und Autofahrer das stehende Tram stadteinwärts überholen, stadtauswärts nicht. Bei der Haltestelle entstehen 40 gedeckte Veloabstellplätze.

Das Tram biegt von der Seftigenstrasse in den Bereich der Endhaltestelle **Kleinwabern** ein, wo ein neuer ÖV-Knotenpunkt mit Tram, S-Bahn, Bus und Postauto entsteht. Bei der Endhaltestelle stehen zwei Perrons für den Ein- und Ausstieg sowie für das Umsteigen zum Bus und zum Postauto zur Verfügung. An der Grenze zum Holzgerüst des Baisgerütes werden gedeckte Veloabstellplätze realisiert. Diese werden durch einen Veloweg von der Seftigenstrasse her direkt erschlossen. Das Einbiegen von Tram, Bus, Postauto und Autoverkehr zurück in die Seftigenstrasse wird mit einer Lichtsignalanlage geregelt.

Die Haltestellen **Lindenweg** liegen in der jeweiligen Fahrtrichtung vor dem Kessel Seftigenstrasse / Lindenweg. Stadtauswärts wird eine Kapthaltestelle gebaut, Autofahrerinnen können das wartende Tram nicht überholen. Stadteinwärts verfügt das Tram in diesem Bereich über ein Eigentrassee, die Haltestelle ist mit einem Mittelberron ausgebildet. Autofahrerinnen können das wartende Tram entsprechend überholen. Für Fussgängerinnen und Fussgänger wird das Queren der Seftigenstrasse mit Mittelinseln sicherer gemacht.

Bei der Haltestelle **Bächteleinacker** können die Autofahrerinnen und Autofahrer das Tram stadtauswärts überholen, stadteinwärts hingegen nicht. Die Haltestellen sind leicht versetzt. Velofahrerinnen und Velofahrer können auf der Fahrbahn an der Haltestelle vorbeifahren. Jeweils am Anfang und am Ende des Haltestellenbereichs werden Fussgängerstreifen mit Mittelinseln realisiert.

Umstellung Linie 10 auf Trambetrieb

Mit dem Tram: Mehr Platz auf der Strasse

Die Buslinie 10 von Köniz/Schliern via Bern nach Ostermundigen/Rüti stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. 2013 wurden auf dieser Linie mit rund 16,8 Millionen Fahrgästen ungefähr gleich viele Personen transportiert wie auf allen Postautolinien im Kanton Bern zusammen. Da die Bevölkerungszahl und die Zahl der Arbeitsplätze entlang der Linie 10 auch künftig zunehmen werden, wird sich die ÖV-Nachfrage weiter erhöhen. Damit der ÖV attraktiv bleibt, muss er mit dieser Entwicklung Schritt halten.

Ein Tram von 42 bis 45 Metern Länge weist eine bis zu 2,5-mal höhere Kapazität auf als die heutigen Gelenkbusse auf der Linie 10. Deshalb kann das Tram auch in den Hauptverkehrszeiten im 6-Minutentakt statt wie heute die Busse im 3-Minutentakt verkehren. Das entlastet die Strassen, sodass mehr Platz für den Auto-, Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung steht. Ein Tram ist nicht nur komfortabler als ein Bus, sondern auch umweltfreundlicher.

Die Realisierungskosten für die Traminie 10 von Köniz/Schliern nach Ostermundigen/Rüti werden mit 495 Millionen Franken veranschlagt (exkl. MWST, Kostengenauigkeit $\pm 10\%$, Preisstand 2012 BTI, ohne Projektierungskosten). Der Kredit der Gemeinde Köniz, welcher am 28. September 2014 den Stimmberechtigten beantragt wird, beläuft sich inklusive Mehrwertsteuer und gemeindefestgelegte Zusatzkosten auf 18,1 Millionen Franken.



Das Verkehrsregime im Zentrum Köniz bewährt sich. Deshalb soll im Bereich Bläuackerplatz so wenig wie möglich verändert werden (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Impressum

Herausgeberin:
Planungsgemeinschaft Tram Region Bern
c/o BERNMOBIL
Städtische Verkehrsbetriebe Bern
Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14

Gestaltung:
k+k visuelle gestaltung,
Elisabethenstrasse 35, 3014 Bern

Stand Mai 2014



Stand Finanzierung und weiteres Vorgehen

Unterschiedliche Ausgangslagen

Für die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb haben Bund und Kanton ihre Beiträge in der Höhe von 364 Millionen Franken (74 % der Realisierungskosten) bereits zugesichert.

Für den Bau der Traminienverlängerung nach Kleinwaben hingegen haben sowohl der Kanton

wie auch der Bund ihre Kostenbeiträge noch nicht gesprochen. Die notwendigen Gelder vom Kanton sollen im nächsten Investitionsrahmenkredit (2018 bis 2021) eingestellt werden.

Bezüglich Beitrag vom Bund präsentiert sich die Situation wie folgt: Ende Februar 2014 hat der

Bundesrat in seiner Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen 2015 – 2018 das Projekt Traminienverlängerung 9 als B-Projekt bezeichnet. Für Massnahmen, die im aktuellen Programm als B-Projekte eingestuft sind, werden im nachfolgenden Agglomerationsprogramm (2019 – 2022) voraussichtlich Beiträge aus dem Infrastrukturfonds

gesprochen. Der Baustart für die Traminienverlängerung ist deshalb frühestens erst ab 2019 möglich. Die Bauzeit beträgt zwei Jahre. Das Projekt wird aber nur realisiert, wenn Bund und Kanton das Projekt finanziell mittragen. Der Könizer Ast der Traminie 10 soll von Anfang 2017 bis Ende 2021 gebaut werden.



Wird der Kredit vom Volk bewilligt, gelangt man gemäss heutigem Planungsstand ab Dezember 2021 mit dem Tram nach Schliern (Bild: Mathys Partner Visualisierung, Zürich)

Parlamentssitzung 24. Juni 2013

Traktandum 11

1303 Anfrage (EVP, CVP, GLP) "Tram Region Bern - sachliche Argumente für und wider den Könizer Ast"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext**Ausgangslage**

Die Diskussion rund um das Tram Nr. 10 ist geprägt durch viele Interessen, durch manche Emotion und leider auch durch manche Fehlinformation bzw. durch falsche Behauptungen. Um eine Versachlichung der Meinungsbildung zu erreichen wird der GR ersucht folgende beiden Fragen zu beantworten.

1. Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente für ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?
2. Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente gegen ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?

Eingereicht

18.03.2013

Unterschrieben von 9 Parlamentsmitgliedern

Hermann Gysel, Verena Koshy, Barbara Thür, Patrik Locher, Andreas Lanz, Thomas Frey, Philippe Guéra, Stephan Rudolf, Bernhard Zaugg

Antwort des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat sich bereits in der Vergangenheit klar für den Könizer Ast im Rahmen des Projekts Tram Region Bern ausgesprochen. Er hat die Einwände und Bedenken der Projektgegner stets ernst genommen und Anpassungsvorschläge soweit als möglich in die Projektierungsarbeiten integriert.

Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente für ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?**1. Der Nutzen von Tram Region Bern**

Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist der Nutzen von Tram Region Bern insgesamt mehr als doppelt so gross wie die Kosten. Von der Tramlinie 10 profitieren in erster Linie die Bevölkerung und Wirtschaft der betroffenen Gemeinden und des Grossraums Bern. Die ÖV-Passagiere profitieren, dank mehr Platzangebot, besserem Komfort und höherer Fahrplantage. Der motorisierte Individualverkehr kommt flüssiger vorwärts und gegenüber heute fallen Staukosten weg. Für die Gemeinden Köniz und Ostermundigen überwiegen die Nutzen der Umstellung der Linie 10 auf Tram gegenüber der von den beiden Gemeinden zu bezahlenden Kostenanteile um ein Mehrfaches.

2. Bauliche Verdichtung nur mit Tram möglich

Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb ist Voraussetzung für eine bauliche Verdichtung nach innen; sie verringert damit die Zersiedelung. Das Projekt befasst sich mit dem gesamten Strassenraum von Fassade zu Fassade und wird den öffentlichen Raum in diesem Korridor markant aufwerten. Es entsteht so ein erhebliches städtebauliches Entwicklungspotenzial.

Nur mit der Bereitstellung von zusätzlichen Transportkapazitäten können die Ziele der Ortsplanung auch langfristig umgesetzt werden: Dort bauen und verdichten, wo schon Gebäude stehen. Die ländlich geprägten Räume in der Gemeinde und der Region werden dadurch vor zunehmendem Siedlungsdruck geschützt und damit die Grünräume erhalten. Mit Tram Region Bern werden prinzipiell Transportkapazitäten für die weitere Entwicklung des Korridors Köniz - Schliern gesichert werden. Ob, wo und wenn ja wie viel Siedlungsentwicklung in stattfinden soll, werden kommende Generationen, ohne grössere Vorinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur, entscheiden können.

3. Verkehrsteilnehmende profitieren

Die Verkehrsprognosen der letzten Jahre wurden von der Realität stets übertroffen. Aufgrund dieser Entwicklung stossen die Verkehrsinfrastrukturen auch in der Region Bern zu den Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb, in Kombination mit dem Ausbau der S-Bahn (15' Takt), schafft den notwendigen Spielraum, das prognostizierte Verkehrswachstum im bereits heute stark belasteten Korridor effizient und wirtschaftlich bereit zu stellen.

Tram Region Bern ist ein Gesamtprojekt, von dem alle Verkehrsteilnehmenden profitieren werden. Wer, wie etwa der Geschäftsverkehr, auf das individuelle Motorfahrzeug angewiesen ist, soll das vorhandene Strassennetz ohne einschneidende Stausituationen benützen können. Pendlerinnen und Pendler ihrerseits werden das leistungsfähige und komfortable Verkehrsmittel rasch schätzen lernen und vermehrt vom Auto auf den ÖV umsteigen. Die steigenden Frequenzen auf den neuen Linien von Tram Bern West sind die Bestätigung dafür. Zusammen mit der geringeren Taktdichte der Trams wird die Strasse damit merklich entlastet.

4. Generell weniger Lärm und Luftbelastung

Das Tram leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verbesserung der Luft- und Lebensqualität in der Region Bern. Ein attraktives ÖV-Angebot erhöht den Umsteigeeffekt und reduziert damit den Autoverkehr. Das Tram im 6-Minuten-Takt sorgt für eine Verflüssigung des Autoverkehrs und damit für weniger Lärm und Abgasausstoss.

5. In Köniz wird zukunftsorientiert investiert

Der überwiegende Anteil der Planungs- und Realisierungskosten werden von Bund und Kanton getragen. Die Gemeinde Köniz profitiert von dieser zukunftsorientierten Investition, an welcher sie sich mit einem vergleichsweise geringen Anteil beteiligt. Der Gemeinderat erachtet es für die Gemeinde Köniz als grosse Chance, dass Bund und Kanton einen hohen Millionenbetrag auf dem Gemeindegebiet investieren und damit für die Gemeinde zu verhältnismässig tiefen Kosten der gesamte Strassenraum inkl. Untergrund in einem Zug erneuert und optimiert werden kann.

6. Umsteigen wird attraktiver

An guten Beispielen wie etwa der S-Bahnhaltestelle Wankdorf zeigt sich, dass attraktive Umsteigeknoten zu steigenden Frequenzen führen. Von „attraktiv“ kann dann gesprochen werden, wenn der Feinverteiler (Bus oder Tram) nahe zu den Perrons der S-Bahnhaltestellen herangeführt wird und dadurch kurze Umsteigewege entstehen. Im Liebefeld soll eine attraktive Umsteigemöglichkeit von der S-Bahn zum Tram (und umgekehrt) geschaffen werden. Dank kürzeren Reisezeiten wird der Umsteigeeffekt zu Gunsten des ÖV erhöht und der stark frequentierte Bahnhof Bern damit entlastet.

7. Zuverlässiger ÖV und flüssiger Verkehr im Könizer Zentrum

Heute greift der Bus zu den Spitzenzeiten alle 3 Minuten in beiden Richtungen in das Verkehrssystem auf der Schwarzenburg- und Muhlernstrasse ein. Im Liebefeld (stadtauswärts) und Köniz (stadteinwärts) erfolgt dies mit der Anmeldung bei den Lichtsignalanlagen, welche dem Bus die Durchfahrt auf der Busspur frei geben.

Kommt es in diesem engen Takt zusätzlich zu Paketbildungen (Busse fahren in kurzen Abständen hinter einander her), sind die Auswirkungen in das Verkehrssystem fatal: Folgen sich nämlich mehrere Busse der Linie 10 kurz hintereinander, was oft zu beobachten ist, wird der Individualverkehr so stark behindert, dass es zu Staubildungen kommt. Auch das Tram wird lichtsignalgesteuert geleitet, jedoch mit dem grossen Unterschied, dass der Eingriff regelmässig (nur alle 6 Minuten) erfolgen wird. Das Resultat: Der Individualverkehr verflüssigt sich und die Benutzerinnen und Benutzer des Trams können sich auf die Einhaltung des Fahrplanes verlassen (siehe Argument 3, Verkehrsteilnehmende profitieren).

8. Die Zentren gewinnen

Das Zentrum Liebefeld wird städtebaulich aufgewertet. Der Ortsteil Liebefeld erhält nach der aktuellen Planung viele neue Arbeitsplätze und hat auch in Zukunft ein grosses Entwicklungspotenzial. Nur mit dem Tram kann die nötige Kapazität für die zu erwartenden Transportbedürfnisse zur Verfügung gestellt werden. Was in Wabern, im Steinhölzli und im Zentrum von Köniz bereits mit grossem Erfolg umgesetzt ist, kann im Rahmen des Trambaus auch im Liebefeld realisiert werden: Mit dem vorgesehenen Kernelement "Mittelzone" wird auch dort künftig ein flächiges Queren ermöglicht. Ohne Tram wird das MIV-Aufkommen ansteigen und das Liebefeldquartier noch stärker als heute belasten. Der Kreisel Hessstrasse wurde 2003 als Provisorium für eine Dauer von für 8 – 10 Jahre erstellt. Er hat seine Lebensdauer erreicht und muss saniert werden. So auch der gesamte Abschnitt von der Gemeindegrenze bis zur Haltestelle Liebefeld Park. Es fallen somit „Ohnehinkosten“ an, das heisst, wird das Tram nicht gebaut, muss die Gemeinde diesen Strassenabschnitt (Gemeindestrasse) in den nächsten Jahren auf eigene Kosten sanieren.

Das Zentrum von Köniz steht mit dem Masterplan Bahnhof sowie dem Rappentöri vor einem unmittelbaren Entwicklungsschub. Das Schloss soll als Begegnungsort weiter an Attraktivität gewinnen. Die prosperierenden Zentren werden mit einem städtischen Verkehrsmittel attraktiv verbunden.

Welches sind sachlich gesehen die 5-10 wichtigsten Argumente gegen ein Tram Nr. 10 auf dem Könizer Ast?

1. Siedlungsdruck steigt zwischen Köniz und Schliern langfristig an

Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision werden aufgrund der vom Parlament erheblich erklärten Motion (0812 Motion, Begrenzung der Bauzonenfläche auf dem aktuellen Stand), mit Ausnahme flächenneutraler Abtausche, keine neuen Flächen der Bauzone zugewiesen. In den angesprochenen Gebieten entlang der Linie 10 sind in der Ortsplanungsrevision keine Änderungen bei der Abgrenzung zwischen der Bauzone und der Landwirtschaftszone vorgesehen. Es steht den kommenden Generationen jedoch frei, über eine Siedlungserweiterung im Raum zwischen Köniz und Schliern nachzudenken und diese mit dem Tram sehr gut erschlossenen Landwirtschaftsflächen in Bauzonen zu überführen.

2. Leicht höhere öV Beiträge an den Kanton

Die bernischen Gemeinden bezahlen jährlich einen Drittel an die ungedeckten ÖV-Kosten im Kanton Bern. Davon wird 1/3 auf der Basis der Bevölkerungszahl und 2/3 im Verhältnis zum effektiven ÖV-Angebot berechnet. Die Gemeinde Köniz bezahlt aufgrund des aktuellen Kosten Schlüssels rund CHF 6 Mio. pro Jahr. Bei der Berechnung des öV-Angebotes werden Busangebote mit dem Faktor 1 und Tramlinien mit Faktor 1.5 je Haltestellenabfahrt (Kurse Montag – Freitag) angerechnet. Obwohl der Takt mit der Umstellung auf Trambetrieb in den Spitzenzeiten von 3' auf 6' halbiert werden kann, ist mit einer leicht höheren Belastung nach Inbetriebnahme des Trams zu rechnen. Dies, weil im Zentrum Schliern eine Haltestelle mehr zu zählen ist. Allerdings ist davon auszugehen, dass die Kosten bei der Beibehaltung einer Buslösung, aufgrund der Verkehrszunahme und den damit notwendigen Zusatzangeboten stärker zunehmen würden als bei einer Tramlösung.

3. Nicht abgeschriebene Infrastrukturkosten vom Schloss bis zum Brühlplatz

Im Rahmen der Umgestaltung der Schwarzenburgstrasse, im Abschnitt Schloss – Brühlplatz (2000 - 2004), sind die getätigten Investitionen in die Neugestaltung im voraussichtlichen Zeitpunkt des Trambaus (ca. 2017 - 2022), nicht abgeschrieben.

Insbesondere die Werkleitungen, deren Lebensdauer auf 40 bis 80 Jahre ausgelegt ist, sind zu diesem Zeitpunkt noch nicht abgeschrieben. Dennoch müssen die Werkleitungen ausserhalb des Tramtrasses verlegt werden. Die Werke bezahlen zwar nur den Mehrwert der neuen Leitungen, weshalb es für sie aus finanzieller Sicht nicht relevant ist ob alte oder neue Leitungen ersetzt werden. Da die Restkosten vom Kanton bezahlt werden, muss global betrachtet an bestimmten Abschnitten eine Wertvernichtung bei noch nicht abgeschriebenen Leitungen hingenommen werden, damit das Tram gebaut werden kann.

4. Oberleitung kann als störend empfunden werden

Der Bus der Linie 10 fährt heute gasbetrieben und benötigt keine Oberleitung, ganz im Gegensatz zu den Trolleybussen (z.B. Linie 12 ins Zentrum Paul Klee). Das Tram kann nur mit Oberleitung betrieben werden, andere Stromversorgungssysteme sind ungeeignet oder zu teuer. Die Oberleitung kann – etwa in den Zentren Köniz und Liebfeld oder auf dem Streckenteil zwischen Köniz und Schliern – aus ästhetischer Sicht als störend empfunden werden.

5. Flächiges Queren im Zentrum Köniz nicht mehr so bequem wie heute

Das flächige Queren im Zentrum Köniz wird aufgrund des neuen Bundesgesetzes zur Gleichstellung von behinderten Personen teilweise eingeschränkt: Einerseits durch die längeren und höheren Haltestellenkanten: Im vorderen Teil der Haltestelle wird die Perronkante 24 cm hoch sein, im hinteren Teil 13 cm. Andererseits wird im übrigen Zentrum das heute flächige Queren durch neue, für Blinde und Sehbehinderte taktil wahrnehmbare Randsteine verändert: Überall dort, wo heute zwischen Gehbereich und Fahrbahn kein Niveauunterschied besteht, werden neu Randabschlüsse erstellt werden müssen. Für den Fuss- und Veloverkehr ergeben sich somit lokale Einschränkungen innerhalb der Querungsbeziehungen.

Auf der Linie 10 werden heute in der Regel 18,5 Meter lange Gelenkbusse eingesetzt, die in Spitzenzeiten im Dreiminutentakt verkehren. Auf der künftigen Tramlinie 10 werden voraussichtlich 42 m lange Tramzüge im Sechsinutentakt verkehren. Die Trams verkehren somit zwar weniger häufig als die Busse, sind aufgrund ihrer Länge, jedoch ein grösseres Hindernis. Verstärkt wird die Situation dann, wenn sich zwei Tramzüge kreuzen. Insbesondere im Zentrum von Köniz kann dies als störend empfunden werden.

6. Erscheinungsbild ändert sich, Traminfrastruktur nimmt Raum ein

Der Trambau wird das städtebauliche Erscheinungsbild der betroffenen Ortsteile Liebfeld, Köniz und Schliern verändern. Auch der Bläuackerplatz im Zentrum von Köniz, erhält ein neues Gesicht. Auf der Schwarzenburgstrasse, zwischen den Kreisel Liebfeld und Brühlplatz, wird das Tram weitgehend auf einem Eigentrassée verkehren. Neben klaren Aufwertungen ist gibt es auch Bereiche, welche nicht verbessert werden können. Beispielsweise wirkt der Raum im Bereich des Knotens Schloss Köniz mit den Geleisen und Oberleitungen - im Vergleich zu heute – unruhiger.

7. Traminfrastruktur braucht Kulturland

Für die Wendeschlaufen am Plattenweg, die Strassenverbreiterung entlang der Muhlernstrasse und die Betriebswendeschlaufe im Sandwürfi werden unbebaute, heute von der Landwirtschaft genutzte Flächen für Verkehrsanlagen in Anspruch genommen. Insbesondere am Plattenweg ist der Eingriff für die Wendeschlaufe in die Landschaft erheblich, der Einschnitt in das gewachsene Terrain wird gut sichtbar sein. Dank Projektoptimierungen konnte der Kulturlandverbrauch gegenüber dem Vorprojekt merklich reduziert werden.

8. Unangenehme Bauphase

Der Bau einer Tramlinie mit allen zugehörigen Anlageteilen (Tramtrog, Oberleitungen usw.) nimmt trotz ausgeklügelter Bauablaufplanung eine längere Bauzeit in Anspruch. Lärm, Staub, Behinderungen und Umleitungen für Verkehrsteilnehmende, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende und deren Kundinnen und Kunden sind unvermeidbar, auch wenn sie mit geeigneten Massnahmen möglichst klein gehalten werden sollen. Für die Tramlinie 10 (Perimeter Eigerplatz bis Schliern) wird mit einer Bauzeit von 4 – 5 Jahren gerechnet wobei am meisten Zeit für die Werkleitungsarbeiten gebraucht wird.

Dies mag umso störender empfunden werden, weil die Sanierung der Schwarzenburgstrasse, vom Schloss bis zum Brühlplatz noch keine 10 Jahre zurück liegt. Vielen Könizerinnen und Könizer sind die damaligen Bauarbeiten mit allen Immissionen und Verkehrsbehinderungen unangenehm in Erinnerung.

Köniz, 22. Mai 2013

Der Gemeinderat

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF = Eingabefelder

INVESTITIONSOBJEKT: 5600.501.1110 TRB Linie 10, Anteil Abwasser

BRUTTOKREDIT: 3'600'000.00

JAHR	Ansatz	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Kapitalkosten (des Restwertes)							
Lebensdauer der Anlage	80 Jahre						45'000
Abschreibungen *)	1.3%						
Zinsausfall auf Eigenkapital	0.0%						
(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)							
Betriebskosten							
Sachaufwand (z. B. Unterhalt)	0.0%	0	0	0	0	0	0
Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)	0.0%	0	0	0	0	0	0
<u>abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten</u>							
Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)		0	0	0	0	0	0
wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)		0	0	0	0	0	0
Total Folgekosten		0	0	0	0	0	45'000

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

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

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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>2016</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
-------------	----------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Beträge in CHF

= Eingabefelder !!!

INVESTITIONSOBJEKT: 2410.501.0130 TRB Linie 10, Anteil Steuern

BRUTTOKREDIT: 12'600'000.00

INVESTITIONSTRANCHEN:

-	500'000	2'000'000	3'200'000	3'200'000	2'200'000	1'500'000
---	---------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

FOLGEKOSTEN:

Kapitalkosten:

Abschreibungen ab Betrieb (Strassen)	2.5%	0	0	0	0	0	0	315'000
Fremdfinanzierungszinsen	3%	0	1'500	9'000	24'600	43'800	60'000	71'100

(bei einem Fremdfinanzierungsgrad von 20%)

Total Folgekosten

0	1'500	9'000	24'600	43'800	60'000	386'100
----------	--------------	--------------	---------------	---------------	---------------	----------------

FOLGEKOSTEN

Finanzielle Transparenz bei Beschlüssen

Rechtliche Grundlage:

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

Art. 58 GV

Beträge in CHF = Eingabefelder

INVESTITIONSOBJEKT: 5550.501.4116 TRB Linie 10, Anteil Wasser

BRUTTOKREDIT: 2'100'000.00

<u>JAHR</u>	<u>Ansatz</u>	<u>2017</u>	<u>2018</u>	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>	<u>2022</u>
-------------	---------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Kapitalkosten (des Restwertes)

Lebensdauer der Anlage

80 Jahre

Abschreibungen *)

1.3%

Zinsausfall auf Eigenkapital

0.0%

(Keine anfallenden Zinskosten, da Spezialfinanzierung mit Eigenkapital)

26'250

Betriebskosten

Sachaufwand (z. B. Unterhalt)

0.0%

Personalkosten (z. B. Lohn Anlagewart)

0.0%

abzüglich Folgeerträge / wegfallende Kosten

Folgeerträge (z. B. zusätzlicher Mietertrag)

0

wegfallende Kosten (z. B. geringeren Unterhalt)

0

Total Folgekosten

0

0

0

0

26'250

*) Hinweis zur Abschreibungspraxis bei der Spezialfinanzierung:

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