



Medienmitteilung

Tramverlängerung nach Kleinwabern – ein Faktencheck

Seit geraumer Zeit ist die Tramverlängerung nach Kleinwabern das Verkehrsthema Nummer eins der Gemeinde Köniz. Ein Artikel im „Bund“ vom 3. Februar berichtet über den aktuellen Stand der Debatte. Von Behördenseite werden darin unhaltbare Aussagen gemacht. Mit ihrer fragwürdigen Kommunikation und ihrer kompromisslosen Haltung gefährden die Behörden zusehends das Projekt.

Obwohl dem Stimmvolk 2014 ein unfertiges Bauprojekt ‚light‘ zum Entscheid vorgelegt wurde, versuchen die Behörden nun, diese vor mehr als 10 Jahren grob geplante Idee 1:1 durchzusetzen. Dabei sollen auch heute noch Einrichtungsfahrzeuge und überdimensionierte Wendeschlaufen zum Einsatz kommen. Und selbst die Tatsache, dass der Bund auf den Bau von 2'000 neuen Arbeitsplätzen in Kleinwabern verzichtet und somit die wichtigste Voraussetzung für das Bauprojekt auf der Balsigermatte wegfällt, konnte die Behörden bisher nicht dazu bewegen, ihr Vorhaben zu überdenken. Aufgrund dieser Tatsachen gab es zwischenzeitlich diverse Vorstösse im Könizer Gemeindeparlament. Doch der Gemeinderat zeigte bisher keine Verhandlungsbereitschaft und setzte sich gar über eine überwiesene Motion hinweg.

Am 3. Februar 2020 wurde im ‚Bund‘ ein Bericht publiziert, der Aussagen der Behörden enthält, die so nicht unkommentiert belassen werden können. Die IG Verkehr Köniz hat diese Aussagen deshalb einem Faktencheck unterzogen. Hier das Ergebnis:

Aussage Behörden	Faktencheck	Wahr / unwahr
«Das Projekt ist für mich verbindlich.» Würde es nun abgeändert, würde es nicht nur verzögert, sondern gleich ganz gefährdet. »	Diverse Anfragen bei der zuständigen Bundesstelle haben ergeben, dass der Bund bei der Abänderung von genehmigten Projekten nur dann einschreitet, wenn das Projekt durch die Abänderung an Wirkung verliert und dies nicht kompensiert wird. Es kommt also auf die Art der Abänderung an.	Eher unwahr
«Wenn wir nun bis zum Lindenweg bauen wollen, dann müssen wir mit der Planung neu beginnen», sagt Burren. Bundesgelder gäbe es dann keine mehr, und das Ganze würde sich um vier bis zwölf Jahre verzögern.»	Die Linienführung bis zum Lindenweg bliebe bei einer Etappierung identisch. Es müsste in erster Linie eine simple Kehranlage geplant werden. Dass es für eine Etappierung eine komplette Neuplanung brauchen soll, ist daher nicht nachvollziehbar. Das sagen auch ausgewiesene Fachleute. Die angeblichen vier bis zwölf Jahre Verzögerung wirken aus der Luft gegriffen und sollen wohl einzig abschrecken.	Eher unwahr
Bevor das Projekt der Tramverlängerung ausgearbeitet wurde, wurde 2013 eine Testplanung für die ganze Balsigermatte gemacht. In der Mitwirkung habe es keine Opposition gegeben, sagt Burren. «Nun tun die Motionäre so, als würden wir die Wendeschleife unüberlegt auf die grüne Wiese bauen.»	Zu der angesprochenen Testplanung hat es nie eine öffentliche Mitwirkung gegeben. Allerdings gab es 2010 eine öffentliche Anhörung zum Gesamtprojekt. Diesen Unterlagen ist zu entnehmen, dass sowohl die Überbauung der Balsigermatte als auch die überdimensionierte Endwendeschleife sowohl von Privatpersonen als auch von Ortsparteien kritisiert wurden. Es wurde insbesondere angemahnt, dass die Wendeschleife nicht einfach ins Grüne geplant werden dürfe.	unwahr

Insgesamt blockieren die Behörden seit Jahren berechnete Kritik an der im Grundsatz sinnvollen, aber in ihrer konkreten Ausgestaltung stark verbesserungswürdigen Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern. Die dabei verwendeten Behauptungen werden der jeweiligen Situation angepasst:

1. Bevor das Stimmvolk 2014 entschied, wurde suggeriert, man könne das zugegebenermassen unfertige Projekt später noch überarbeiten.
2. Nachdem das Stimmvolk zugestimmt hatte, hiess es, man dürfe nun ja nichts ändern, weil sonst Bund und Kanton, deren Finanzierung noch nicht beschlossen sei, verunsichert werden könnten.
3. Und seit Kanton und Bund ihre Finanzierung gesprochen haben, soll es nun plötzlich zu spät sein, um noch irgendetwas zu ändern, obwohl das Projekt weder fertig ist noch öffentlich aufgelegt wurde, geschweige denn eine Bewilligung hat.

Bemerkenswert ist auch die Antwort des Könizer Gemeinderats auf eine Motion aus dem Jahr 2014¹. Darin steht: „Das BBL sieht vor, die in Klein Wabern vorgesehenen Arbeitsplätze zwischen 2022 und 2025 betriebsbereit zu haben. Der Ausstieg des BBL aus dem Projekt würde wohl das Aus für die Tramlinienverlängerung nach Klein Wabern **in der vom Volk beschlossenen Form** bedeuten.“ Heute, wo der Ausstieg des BBL Tatsache ist, soll das Projekt aber trotzdem „in der vom Volk [unter völlig anderen Voraussetzungen] beschlossenen“ Form umgesetzt werden.

Die IG Verkehr Köniz stellt fest, dass das Vorgehen und die Kommunikation der Behörden kein Vertrauen schaffen. Ausserdem gehen die Behörden selbst ein beträchtliches Risiko ein, die Umsetzung der Tramlinienverlängerung u. a. wegen Rechtshändeln mit den Landeigentümern, um Jahre zu verzögern.

Der Waberer Bevölkerung ist zu wünschen, dass die Behörden eine weitere Eskalation verhindern, indem sie die Kritiker und ihre Argumente endlich ernst nehmen.

¹ https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/5823/2015-04-27_T09_VO1421_Tramlinienverlaengerung.pdf

IG Verkehr Köniz



Thomas Schneiter
Präsident
079 493 92 68