

Dringliches Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli/Roland Jakob): Tramregion Bern: Noch sind leider viele Fragen offen! Klarheit vor den Volksabstimmungen!

Die Postulanten verkennen nicht, dass in der Stadt aber auch in den Agglomerationsgemeinden Ostermundigen und Köniz effektiv ein grosses Bedürfnis nach Ausbau des öffentlichen Verkehrs besteht. Dabei sind aber nach Auffassung der Postulanten insbesondere die nachfolgend aufgeführten Problemstellungen nach wie vor ungeklärt. Diese müssen unbedingt vor den kommenden Abstimmungen beantwortet sein, damit die Stimmenden nicht riskieren, am Abstimmungswochenende eine „Katze im Sack“ zu kaufen. Erst nach Klärung dieser Fragen kann der Stimmbürger das Geschäft umfassend beurteilen. Die Stimmenden mussten bereits aufgrund des Prüfungsberichtes zum Postulat Alexander Feuz und Kurt Rüegsegger (Tramregion Bern; Murks oder eine Lösung für die Zukunft, ideale Anschlusspunkte für die Region in den Quartieren, Schaffung einer Ringlinie und Anbindung von Ben Belpmoos; [2013.SR.000285](#)) zur Kenntnis nehmen, dass betreffend Streckennetz die von den Postulanten gewünschten Anpassungen nicht realisiert werden.

Verhinderung einer Tramwand/Bewahrung des UNESCO Weltkulturerbes in der Innenstadt

Nach Auffassung der Postulanten muss zwingend und verbindlich festgehalten werden, dass die 2. Tramachse in einer dem UNESCO Weltkulturerbe angemessenen Form ebenfalls realisiert wird. Es besteht ansonsten die grosse Gefahr, dass zwar die Tramlinie Ostermundigen-Köniz erstellt wird, die Spitalgasse und Markgasse aber auch andere Strassen im wartenden öffentlichen Verkehr ersticken, da aus finanziellen Gründen keine Entlastung der Innenstadt erfolgt.

Abbau von Frequenzen und Linien für die Stadtberner? Massnahmen für den motorisierten Privatverkehr?

Die Postulanten befürchten, dass das Angebot für die Stadtberner ausgedünnt und insbesondere die Situation für die Fahrgäste der Linien Weissenbühl und Fischermätteli bei der Tramregion Bern massiv verschlechtert wird.

Kostenfolgen für den teuren Unterhalt des Streckennetzes in der Innenstadt

Gemäss Angaben diverser Fachleute müssen die Gemeinden Köniz und Ostermundigen keinen Beitrag an den teuren Unterhalt des Streckennetzes der Innenstadt (Pflasterung Markt- und Spitalgasse) leisten. Es wäre zu prüfen, ob im Gegenzug die Stadtbernerinnen und Stadtberner nicht Vorteile beim Libero Verbund haben sollten („Libero light“), da sie das teure Streckennetz in Bern zahlen.

Der Gemeinderat wird höflich um Erstellung eines Prüfungsberichtes zu folgenden Fragen ersucht:

- Der Gemeinderat habe Massnahmen zu prüfen, die sicherstellen sollen, dass die Stimmenden der Stadt Bern über ein Gesamtpaket entscheiden können und sie nicht das Risiko tragen müssen, dass die wichtigen Entlastungsmassnahmen in der Innenstadt aus Kostengründen gar nie realisiert werden.
- Der Gemeinderat habe einen Bericht zu erstellen, der aufzeigt, welche allenfalls negativen Auswirkungen die Annahme von Tram Region Bern auf das bisherigen Liniennetz und die Frequenzen, insbesondere für das Fischermätteli und das Weissenbühl haben können (Fragen: ist

der Zugang dieser Linien zum Bahnhof ohne Umsteigen weiterhin gewährleistet? Sind dort Umstellungen auf den Busbetrieb vorgesehen?).

- Der Gemeinderat habe einen detaillierten Bericht zu erstellen, in dem er darlegt, wie er angesichts von Tram Bern West, angesichts des von der Verkehrsplanung erzwungenen Abbaus von Spuren und der Schliessung wichtiger Verkehrsachsen (z.B. beantragte Schliessung der Schützenmattstrasse etc.) den ebenfalls steigenden Privatverkehrsanteil im Sinne eines flüssigen Verkehrsflusses zu bewältigen gedenkt.
- Der Gemeinderat habe eine Studie zu erstellen, die darüber Auskunft gibt, welche Auswirkungen nach Realisierung der Tramlinie Ostermundigen-Köniz die Innenstadt ohne Entlastungsmassnahmen zu verkraften hat. (Raum Hirschengraben/Kocherpark/Bubenbergplatz, Spitalgasse, Marktgasse, Kornhaus, Zytglogge, Casino, Höhe Frequenzen etc., Länge Tramwand, Möglichkeiten die Spitalgasse in Spitzenzeiten zu überqueren [Länge Trams sind dabei zu berücksichtigen], welche Reserven und Puffer sind eingeplant).
- Der Gemeinderat habe eine Studie zu erstellen, die darüber Auskunft gibt,
 - a. wie lange die Stadt Bern möglicherweise ohne 2. Tramachse leben muss, welche Beiträge der Bund und der Kanton und die Region für die 2. Tramachse bezahlen, welchen Betrag resp. Prozentsatz die Stadt Bern übernehmen muss;
 - b. welche Zusatzkosten in den Fahrpreisen/Abonnements für die Käuferinnen und Käufer nach Tram Region Bern wegen der teuren Streckenabschnitten (z.B. Rüti) auf den Fahrgast zukommen könnten;
 - c. ob angesichts der Mitbenutzung des teuren Streckennetzes der Stadt Bern, für das die Gemeinde Bern selber aufkommen muss, die Stadtbewohner im Gegenzug dafür in den Genuss eines günstigen „Libero light“ kommen könnten;
 - d. wer die Defizite eines zu teuer ausgebauten Streckennetzes mit teilweise unwirtschaftlichen Linienführungen (Rüti) übernehmen muss und ob es deswegen Änderungen am Verteilschlüssel geben könnte (positive und negative Auswirkungen).

Begründung der Dringlichkeit

Im September 2014 stehen die Volksabstimmungen an und die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger benötigen vorher Klarheit zu den in diesem Vorstoss aufgeworfenen Fragen, um in Kenntnis aller relevanten Tatsachen einen Entscheid zu fällen.

Bern, 13. Februar 2014

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Rudolf Friedli, Roland Jakob

Mitunterzeichnende: Manfred Blaser, Ueli Jaisli, Simon Glauser, Kurt Rügsegger, Hans Ulrich Gränicher

Antwort des Gemeinderats

Wie die Postulanten selber anerkennen, besteht in der Stadt aber insbesondere auch in den Agglomerationsgemeinden Ostermundigen und Köniz ein grosses Bedürfnis nach Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Linie 10 befördert heute 16.8 Mio. Fahrgäste. Zusammen mit der Tramlinie 9 ist sie die wichtigste Linie von BERNMOBIL und erschliesst einen Viertel der Bevölkerung und fast die Hälfte aller Arbeitsplätze in der Stadt Bern und den Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Obwohl zur Spitzenzeit ein 3-Minutentakt besteht, sind die Busse häufig überfüllt, worunter die Beförderungsqualität für die Fahrgäste leidet. Da sich entlang der Linie wichtige Entwicklungsgebiete befinden, ist weiterhin eine Zunahme der Passagierzahlen zu erwarten. Auf Stadtgebiet sind

Entwicklungen insbesondere auf dem Schönbürg-Areal, Schönbürg-Ost und im hinteren Galgenfeld vorgesehen. Auf der Basis der Resultate von zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB), welche verschiedene Verkehrsmittel und Linienführungen untersuchte und verglich, wurde deshalb 2009 das Projekt Tram Region Bern gestartet. Dieses sieht als Bestvariante vor, die heutige Buslinie 10 durch eine Tramlinie zu ersetzen. Am Projekt beteiligt sind unter der Federführung des Kantons die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, BERNMOBIL und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Für die Fahrgäste ist das Tram ein weitaus komfortableres Transportmittel, da es über mehr Sitz- und Stehplätze, mehr Platz für Rollstühle und Kinderwagen sowie eine höhere Anzahl von Türen verfügt. Bei einem 6-Minutentakt wird sich die Transportkapazität gegenüber heute um über 20 Prozent erhöhen. Der häufig als Alternative erwähnte „Megabus“ (Doppelgelenkbus mit 25 Metern Länge) müsste für die gleiche Leistung im 2.5-Minutentakt verkehren.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den Anliegen des Postulats wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Der Stadtrat hat mit SRB 191 vom 12. Mai 2011 die Dringliche Motion Agglomerationskommission (AKO) (Jacqueline Gafner Wasem, FDP/Ursula Marti, SP): Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse erheblich erklärt. Im Sinne einer Richtlinie wird darin der Gemeinderat beauftragt, die Beteiligung der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern an die Bedingung zu knüpfen, dass (1) sich der Kanton an der Realisierung einer zweiten Tramachse beteiligt und (2) die Volksabstimmung über die Realisierung des Trams Region Bern erst angesetzt wird, wenn verbindliche Finanzierungszusagen für die zweite Tramachse vorliegen. Zwischen Mai 2011 und April 2012 ist unter der Federführung der Stadt Bern eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse Innenstadt durchgeführt worden. Gestützt auf die Ergebnisse der ZMB ist die Zweite Tramachse Innenstadt ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland aufgenommen und Mitte 2012 beim Bund für die 2. Generation der Agglomerationsprogramme eingereicht worden. Der Bundesrat unterstützt den Antrag und beurteilt die Massnahme in der am 26. Februar 2014 vorgelegten Botschaft ans Parlament gemäss dem Antrag von Region und Kanton mit B-Priorität. Damit kann nach heutiger Einschätzung mit dem Finanzierungsbeitrag des Bundes ab 2019 gerechnet werden. Voraussetzung ist, dass bis Mitte 2016 das Vorprojekt abgeschlossen und in die 3. Generation des Agglomerationsprogramms aufgenommen werden kann. Gleichzeitig mit der Abstimmungsvorlage für den Ausführungskredit Tram Region Bern unterbreitet der Gemeinderat dem Stadtrat einen Kreditantrag von 1,25 Millionen Franken für den städtischen Kostenanteil an der Projektierung der zweiten Tramachse. Der Kanton hat seinen Beitrag für die Projektierung der zweiten Tramachse bereits gesprochen. Der Gemeinderat hat somit alle zum heutigen Zeitpunkt möglichen und sinnvollen Massnahmen getroffen, um die Zweite Tramachse Innenstadt planerisch und finanziell zu sichern. Ein Hinausschieben des Projekts Tram Region Bern hingegen erachtet der Gemeinderat nicht als zielführend. Angesichts des starken Fahrgastwachstums auf der Linie 10 ist eine rasche Umstellung dieser Linie auf Trambetrieb dringlich.

Zu Punkt 2:

Basierend auf den Zielsetzungen der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) soll der öffentliche Verkehr in der Region Bern künftig ausgebaut und das Angebot weiter attraktiviert werden. Dabei zeichnen sich wegen der starken Zunahme der Nachfrage unabhängig von Tram Region Bern verschiedene Änderungen im Liniennetz ab. Um die künftigen Entwicklungen aufeinander abstimmen zu können, wurde in den vergangenen Jahren unter Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland das aus dem Jahr 2003 stammende Tramkonzept aktualisiert. Das überarbeitete Konzept zeigt einen Variantenfächer

von möglichen künftigen Linien für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration (Zeithorizont 2030) sowie verschiedene Umsetzungsstadien auf. Dabei handelt es sich um Optionen, die je nach Entscheidungen in den verschiedenen Stadien neu aufeinander abgestimmt werden können und müssen. Bestandteil des Konzepts ist die integrale Umsetzung von Tram Region Bern und der zweiten Tramachse. Soweit hier interessant kommt das Tramkonzept zu folgenden Schlüssen:

- Weil die beiden stark belasteten Linien 12/Länggasse und 20/Wyler in ihrer heutigen Form an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, soll in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unter der Federführung des Kantons untersucht werden, ob künftig eine Verknüpfung Sinn macht. Bestandteil der Untersuchung wird die Lösungsvariante Tram sein.
- Längerfristig ist auf der Linie 3/Weissenbühl eine Umstellung auf Busbetrieb möglich, was direktere Fahrten bis ins Stadtzentrum, eine Verlängerung bis zur S-Bahnstation Weissenbühl und einen dichteren Fahrplankontakt und damit insgesamt eine bessere Angebotsqualität als heute ermöglichen würde. Bis zu einer solchen Umstellung wird die Linie als Tram weiter betrieben. Die umsteigefreie Fahrt bis zum Bahnhof ist sowohl im Tram- als auch bei einem Busbetrieb gesichert.
- Betreffend der Linie 6 sind weitere Abklärungen über den zukünftigen Betrieb und eine mögliche Verlängerung zu einer zukünftigen S-Bahnhaltestelle Köniz-Waldeck oder Richtung Auserholligen nötig. Mit kurzfristigen Sanierungsmassnahmen ist der Weiterbetrieb bis mindestens 2020 gesichert.

Die Abklärungen zu den Linien 3 und 6 werden von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland in den nächsten zwei Jahren unabhängig von Tram Region Bern durchgeführt. Sie erfolgen in enger Zusammenarbeit mit der Stadt und unter Einbezug des betroffenen Stadtteils.

Unmittelbare Auswirkungen hat Tram Region Bern hingegen auf die Linie 12 (Ast Zentrum Paul Klee): Um die öV-Lastung der Markt- und Spitalgasse auf dem heutigen Niveau zu stabilisieren, wird dieser Ast im Zuge von Tram Region Bern in die südlichen Gassen via Bundesplatz verlegt. Für die neue Führung der Linie 12 müssen im Bereich Christoffelgasse/Bundesgasse neue Fahrleitungen installiert werden. Auf dem Abschnitt Bundesplatz-Kochergasse-Zytglogge (stadtabwärts) und Amthausgasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) ist ein fahrdrahtloser Betrieb geplant. Es sollen Trolleybusse eingesetzt werden, welche längere Strecken mit Unterstützung von Batterien ohne Fahrleitung zurücklegen können. Damit wird eine Beeinträchtigung des Bundesplatzes vermieden. Zudem wird das Bild der Markt- und Spitalgasse aufgewertet, da dort die Trolley-Fahrleitungen entfernt werden können. Bei einer allfälligen Umstellung der Linie 3 auf Busbetrieb könnte diese mit der Linie 12 (Ast Zentrum Paul Klee) verknüpft werden. Damit wäre die direkte Verbindung vom Weissenbühlquartier über den Bahnhof hinaus in den Raum Zytglogge-Turm wieder hergestellt.

Zu Punkt 3:

Grundsätzlich ist Tram Region Bern als Gesamtverkehrsprojekt konzipiert. Dies bedeutet, dass darauf geachtet wird, dass das Projekt für alle Verkehrsarten verträglich ist. Die Erfahrungen von Tram Bern West zeigen, dass viele Pendlerinnen und Pendler vom attraktiven Verkehrsmittel Tram zu überzeugen sind und seither mit dem öV statt mit dem Auto in die Stadt fahren. Die Inbetriebnahme von Tram Bern West hat in diesem Sinne auf das gesamte Verkehrssystem im Westen von Bern einen positiven Effekt gehabt. Gemäss einem Zwischenbericht aus der bis Ende 2014 laufenden Wirkungskontrolle wird der Verkehrsablauf im Perimeter Tram Bern West als sehr gut eingestuft, es sind demnach nur wenige Behinderungen feststellbar. Der Modalsplit hat sich in diesen Gebieten deutlich zu Gunsten des öV verändert. Im Querschnitt des Autobahnviadukts Weyermannshaus nahm der motorisierte Individualverkehr (MIV) zwischen 2007 (letztes Jahr mit ordentlichem Busbetrieb auf den Linien 13 und 14 vor dem Baubeginn von Tram Bern West) und

2011 deutlich ab, nämlich um über 7 Prozent. Demgegenüber war beim öV eine Zunahme der Fahrgäste um mehr als 23 Prozent zu verzeichnen. Bei den BERNMOBIL-Linien allein betrug die Zunahme 19 Prozent. Auch in den Jahren 2012 und 2013 sind die Fahrgastzahlen im Westen auf den Linien 7 und 8 weiter angestiegen. Seit der Inbetriebnahme sind im untersuchten Korridor mehr Personen mit öV als mit Auto unterwegs.

Im Rahmen der Projektierung von Tram Region Bern sind Verkehrssimulationen durchgeführt worden, welche zeigen, dass sich mit der Einführung des Trambetriebs auf der Linie 10 die Situation für den gesamten Verkehr (also auch für den MIV) im Vergleich zur heutigen Situation verbessern wird, während bei einer weiteren Verdichtung des Busbetriebs im Jahr 2030 trotz begleitenden Massnahmen zur Buspriorisierung und Verkehrsregelung mit einem hohem Staurisiko auf wichtigen Verkehrsachsen im Norden der Stadt und in Ostermundigen gerechnet werden müsste.

Im Stadtzentrum ist zu berücksichtigen, dass im Zuge des geplanten Ausbaus des Bahnhofs Bern (Zukunft Bahnhof Bern ZBB) beim Bubenbergring ein neuer Bahnhofszugang entstehen soll. Dazu hat der Gemeinderat am 22. Januar 2014 zuhanden des Stadtrats eine Kreditvorlage für die Ausarbeitung des Bau- und Auflageprojekts verabschiedet. Bei der Projektierung hat sich gezeigt, dass der neue Bahnhofszugang von mehr Personen täglich benutzt werden wird, als dies heute beim Bahnhofplatz der Fall ist. Der MIV am Bubenbergring muss deshalb teilweise umgelenkt werden, das dazu notwendige neue Betriebs- und Gestaltungskonzept hat der Gemeinderat im Dezember 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt. Gestützt darauf wird bis Ende 2014 ein Konzept zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement im Raum Mattenhof - Bahnhof - Obere Altstadt erarbeitet. Für den stabilen Betrieb der dort geplanten zweiten Tramachse braucht es nach heutigem Kenntnisstand auf der Achse Bubenbergring-Bahnhofplatz-Bollwerk keine zusätzlichen Massnahmen. Im Wissen um die schwierigen Herausforderungen, welche die Realisierung der zweiten Tramachse in der Innenstadt - insbesondere auch hinsichtlich der Anlieferung - mit sich bringen wird, soll anstelle eines üblichen Vorprojekts ein Wettbewerb durchgeführt werden. Damit kann eine maximale fachliche und kreative Kompetenz der Wettbewerbsteilnehmenden genutzt werden, um eine optimale Lösung für Verkehr und Städtebau (UNESCO-Weltkulturerbe) zu finden. Bestandteil des Wettbewerbs wird insbesondere auch die zu klärende Frage der Anlieferung sein.

Zu Punkt 4:

Die Auswirkungen von Tram Region Bern in der Innenstadt ohne eine zweite Tramachse wurden im Rahmen der Erarbeitung des Auflageprojekts untersucht und sind im Technischen Bericht für das Teilprojekt 3, Innenstadt, vom April 2013 (Auflageprojekt) festgehalten. Die Abklärungen gingen davon aus, dass ab der vollständigen Inbetriebnahme von Tram Region Bern fünf Tramlinien verkehren werden. Für diesen Fall konnte der stabile Trambetrieb im ganzen Tramnetz nachgewiesen werden, ohne dass weitergehende Massnahmen nötig sind.

Falls die unter Punkt 2 erwähnten Abklärungen zu den Linien 3 und 6 zum Ergebnis kommen, dass diese Linien weiterhin als Tram betrieben werden sollen, so werden vom Westen der Stadt her sechs Tramlinien zum Bahnhof führen. Die dazu notwendigen Massnahmen werden nach Vorliegen der Grundsatzentscheide zum zukünftigen Betrieb der beiden Linien gegebenenfalls im Detail auszuarbeiten und in einem Plangenehmigungsverfahren dem Bund zu unterbreiten sein.

Unabhängig von der künftigen Lösung für die Linien 3 und 6 sollen in der Markt- und Spitalgasse auch zukünftig nicht mehr als fünf Linien verkehren. Um dort die Belastung zu stabilisieren ist - wie unter Punkt 2 dargelegt - geplant, die Linie 12 (Ast Zentrum Paul Klee) in die Amthausgasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) und in die Bundesgasse-Kochergasse (stadtabwärts) zu verlegen. Eine eigentliche Reduktion der öV-Belastung der Markt- und Spitalgasse wird zudem mit der zweiten Tramachse erreicht werden können. Dabei erachtet der Gemeinderat generell die Anzahl

der öV-Fahrzeuge pro Stunde und nicht deren summierte Länge als erhebliches Kriterium für die Beurteilung der öV-Belastung.

Zu Punkt 5:

- a. Unter der Voraussetzung, dass der Stadtrat den in der Stellungnahme zu Punkt 1 erwähnten Projektierungskredit bis Mitte 2014 bewilligt und die Kreditvorlage für das Tram Region Bern von den Stimmberechtigten der Stadt Bern am 28. September 2014 angenommen wird, kann der Projektwettbewerb für die Zweite Tramachse im Oktober 2014 ausgeschrieben werden. Das Vorprojekt inkl. Kostenschätzung und Kostenteiler muss im 1. Quartal 2016 vorliegen, damit das Projekt dem Bund rechtzeitig zur Aufnahme in die Liste der A-Massnahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme angemeldet werden kann. Damit steht nach heutiger Einschätzung dem Finanzierungsbeitrag des Bundes ab 2019 nichts im Wege. Der Kanton seinerseits sieht vor, seinen Anteil an den Realisierungskosten in den Investitionsrahmenkredit 2018 - 2021 aufzunehmen. Gemäss dem üblichen Finanzierungskonzept bei Traminfrastrukturen werden der Kanton und der Bund für die Traminfrastruktur aufkommen. Die aktuellen Agglomerationsverkehrsprojekte in der Region Bern unterstützt der Bund mit 35 Prozent der anrechenbaren Kosten. Die Stadt muss ihrerseits für den Werterhalt ihrer Infrastrukturen und die Aufwertung des öffentlichen Raums aufkommen. Aussagen zu den Gesamtkosten können erst gemacht werden, wenn das Vorprojekt vorliegt.
- b. Die Tarifverbünde bzw. die Transportunternehmen sind grundsätzlich frei in ihrer Tarifgestaltung, wobei sie die Vorgaben der Besteller (Bund und Kanton) bezüglich Eigenwirtschaftlichkeit und Kostendeckung beachten müssen. Die Tarifentwicklung wird zudem durch die entsprechenden Entscheide auf nationaler Ebene beeinflusst (Tarifentwicklung im Bahn-Fernverkehr) und branchenweit abgestimmt. Der Libero-Tarifverbund besteht aus mehreren Unternehmen. Die Kosten- und Umsatzentwicklung all dieser Unternehmen fliesst als Gesamtbetrachtung in die Kalkulation der Tarife ein. Aufgrund von einzelnen Projekten erfolgen hingegen keine Tarifanpassungen.
- c. Das „Streckennetz“, d.h. die Traminfrastruktur, wird durch den Kanton finanziert und ist im Eigentum der Transportunternehmen. Die Stadt trägt nur die Kosten für den Werterhalt ihrer eigenen Infrastrukturen (Strassen, Siedlungsentwässerungsanlagen) und die Aufwertung des öffentlichen Raums. An die Traminfrastruktur leistet sie nur einen untergeordneten Beitrag (Haltestellen). Somit entstehen der Stadt keine relevanten Kosten für die Traminfrastruktur, welche als Begründung für spezielle Rabatte bei den Libero-Tarifen für die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern herangezogen werden könnten.
- d. Der volkswirtschaftliche Nutzen von Tram Region Bern ist in einer Studie nachgewiesen worden (www.tramregionbern.ch/downloads/wirtschaftlichkeitsrechnung). Die Investitionsbeiträge des Kantons gehen in die kantonale öV-Rechnung ein, an der sich die Gemeinden zu einem Drittel beteiligen. Der Verteilschlüssel zwischen den Gemeinden berücksichtigt die Anzahl der öV-Abfahrten in einer Gemeinde und die Bevölkerungszahl. Nach heutiger Abschätzung wird sich der öV-Beitrag der Stadt mit der Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb um rund 4 Prozent erhöhen. Bezogen auf den gesamten öV-Beitrag der Stadt Bern wird die Erhöhung unerheblich sein (weniger als 0,5 Prozent).

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 26. März 2014

Der Gemeinderat