

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)****1. Worum es geht**

Die Benützung des öffentlichen Verkehrs nimmt in der Stadt und Region Bern seit längerer Zeit stark zu. 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 Schönburg-Areal, Schönberg-Ost und im hinteren Galgenfeld vorgesehen.

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. Die Attraktivität des Trams zeigt das Beispiel Tram Bern West. Seit der Inbetriebnahme der Tramlinien 7 und 8 sind viele Pendlerinnen vom Auto auf den öV umgestiegen. Ende 2012 verkehrten im Westen Berns 7 Prozent weniger Motorfahrzeuge als vor der Inbetriebnahme des Trams, während der öV im gleichen Zeitraum um 23 Prozent zulegen.

Auf der Basis der Resultate von zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB), welche verschiedene Verkehrsmittel und Linienführungen untersuchte und verglich, wurde 2009 das Projekt Tram Region Bern gestartet. Daran beteiligt sind unter der Federführung des Kantons die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, BERNMOBIL und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland. 2010 wurde das Vorprojekt vorgelegt, im Mai 2013 das Bauprojekt inklusive Kostenvoranschlag. Der Stadtrat hat dafür mit SRB 482 vom 3. November 2011 einen Projektierungskredit von Fr. 1 800 000.00 gesprochen, worin der mit SRB 448 vom 13. August 2009 bewilligte Kredit für die Erarbeitung des Vorprojekts enthalten war. Mit der jetzigen Vorlage befindet die Stadt Bern über ihren Kreditbeitrag an die Realisierung der Tramlinie 10. Die Gemeinden Köniz und Ostermundigen bringen ihre Vorlagen gleichzeitig zur Abstimmung.

Die neue Tramlinie 10 folgt mit Ausnahme der Strecke zwischen Eigerplatz und Hirschengraben der heutigen Führung der Buslinie 10 und besteht aus einem südlichen und einem nördlichen Tramast. Auf dem Ast Ostermundigen erlaubt diese Linienführung die dichtbesiedelten Gebiete Baumgarten, Rosengarten und Viktoriastrasse zu erschliessen. Bei der in der ZMB als Alternative geprüften Linienführung via Guisanplatz wäre das Breitenrainquartier durch zwei Tramlinien erschlossen, während in den Gebieten Baumgarten, Rosengarten und Viktoriastrasse die Erschliessungslücke durch eine neue Buslinie geschlossen werden müsste.

Ab der Gemeindegrenze verläuft der südliche Tramast mehrheitlich im Mischverkehr auf der Schwarzenburgstrasse zum Eigerplatz.

Der Eigerplatz ist einer der komplexesten Verkehrsknoten der Stadt Bern, er hat aber auch eine wichtige Funktion als Zentrum eines Stadtteils mit fast 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Dank Tram Region Bern können die Gestaltung des Eigerplatzes aufgewertet und die Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Merkmale der Gestaltung sind der neue Eigerpark im nördlichen und die elegante, subtil beleuchtete Wartehalle im südlichen Teil des Platzes. Der Verkehr wird neu über einen Kreislauf geführt und die Verkehrsflächen werden soweit möglich reduziert.

Ab Eigerplatz verkehrt die neue Tramlinie auf den bestehenden Tramgeleisen bis zum Viktoriaplatz.

Im Norden beginnt die Neubaustrecke auf der Viktoriastrasse. Die beidseitige Allee als wichtiges Element des Städtebilds bleibt bestehen, die Bäume müssen jedoch mehrheitlich ersetzt werden. Bei der Haltestelle Schönburg wird der kleine Quartierplatz umgestaltet und aufgewertet. Die Baumreihe gegenüber dem Rosengarten an der Laubeggstrasse bleibt erhalten, ebenso eine Baumreihe gegenüber der Siedlung Baumgarten. Zwischen der Kreuzung Laubeggstrasse und dem Knoten Pulverweg verkehrt das Tram auf der Ostermundigenstrasse abwechslungsweise auf einer Spur im Eigentrassee, zwischen dem Knoten Pulverweg und der Haltestelle Waldeck in beiden Richtungen. Die Haltestelle Schosshaldenfriedhof wird zum alten, wieder seinem ursprünglichen Zweck zugeführten Haupteingang des Friedhofs verschoben.

Die Gesamtkosten für die Realisierung der Tramlinie 10 Bern belaufen sich auf 494.9 Mio. Franken (+/- 10 Prozent, ohne MwSt. und Projektierungskosten). Der Anteil der Stadt Bern an diesen Kosten beträgt 47.8 Mio. Franken. Der mit dieser Vorlage beantragte Kredit inklusive Projektierungskosten, Mehrwertsteuer und stadtspezifischen Kosten beläuft sich auf 54.6 Mio. Franken. Er wird im Wesentlichen für die Sanierung und Aufwertung von Strassen, Plätzen und Anlagen der Stadtentwässerung aufgewendet. Rund die Hälfte dieser Kosten würde in den nächsten Jahren auch ohne Tramprojekt auf die Stadt zukommen. Die gemeinsame Realisierung hilft, Kosten zu sparen.

Die Finanzierung des kantonalen Anteils an Tram Region Bern ist bereits gesichert: Der Ast Bern-Ostermundigen ist im kantonalen öV-Investitionsrahmenkredit 2009 - 2013 enthalten, der Ast Bern-Köniz im öV-Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017, welchem der Grosse Rat Anfang Juni 2013 zugestimmt hat. Der Bund hat den grösseren Teil seines Beitrags bereits mit der 1. Generation der Agglomerationsprogramme 2011 gesprochen. Der Bundesbeitrag für den Eigerplatz ist im Rahmen der 2. Generation der Agglomerationsprogramme beantragt und wird vom Bundesrat unterstützt. Mit dem Entscheid des Parlaments ist bis Ende 2014 zu rechnen.

Mit dem Bau von Tram Region Bern soll Anfang 2015 begonnen werden. Nach einer Bauzeit von sieben Jahren soll die Tramlinie 10 Ende 2021 in Betrieb gehen.

2. Warum ein Tram auf der Linie 10?

2013 transportierte die Linie 10 16.8 Mio. Fahrgäste. Damit ist sie zusammen mit der Linie 9, welche seit Jahrzehnten als Tram betrieben wird, die passagierstärkste Linie von BERNMOBIL. Sie transportiert etwa gleich viele Fahrgäste wie alle Postautolinien im ganzen Kanton Bern zusammen. Die geplante Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb bringt eine ganze Reihe grosser Vorteile, welche nachfolgend dargestellt werden.

2.1 Mehr Komfort für die Fahrgäste auf der Linie 10

Das Tram auf der Linie 10 wird vor allem für die Fahrgäste einen höheren Komfort und eine bessere Fahrqualität bringen. So werden ihnen pro Fahrzeug mehr Sitzplätze zur Verfügung stehen. Zu

den meisten Tageszeiten wird man damit auf der Linie 10 bessere Chancen auf einen Sitzplatz haben als heute. Davon werden Fahrgäste, die in der Stadt Bern zusteigen, stärker profitieren können, da die Belegung vom Linienende Richtung Zentrum zunimmt. Heute findet man auf der Linie 10 ab der Haltestelle Weissensteinstrasse, bzw. Galgenfeld Richtung Bahnhof nur selten einen freien Sitzplatz, weil die Busse in diesem Abschnitt durchgehend sehr stark belegt sind.

Auch wenn nicht allen Fahrgästen jederzeit ein Sitzplatz angeboten werden kann, so steht doch im Tram viel mehr Raum zur Verfügung. Der Mittelgang eines Trams ist über die ganze Länge durchgängig ohne Engstellen begehbar. In den Stehplatzbereichen hat man genügend Platz, aussteigende und weiterfahrende Fahrgäste behindern sich nicht gegenseitig. Weiter kann man schneller ins Tram ein- oder aussteigen als in einen Bus. Ein Combino XL-Tram hat sieben Türen, ein Bus vier. Fünf dieser Türen sind breiter als bei einem Bus. Für Fahrgäste mit Rollstühlen oder Kinderwagen stehen zwei Multifunktionszonen zur Verfügung, ihnen ist der Ein- und Ausstieg bei fünf von sieben Türen möglich.

Die Fahrgäste sind im Tram deutlich ruhiger und bequemer unterwegs. Dazu verhilft zuerst einmal die Technik, der stufenlose elektrische Antrieb und das Fahren auf Schienen frei von Unebenheiten auf der Strasse. Auch das teilweise Eigentrassee kombiniert mit der Bevorzugung des Trams durch Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen tragen zu seiner ruhigen Fahrweise bei.

Dank teilweise Eigentrassee kann das Tram auch den Fahrplan viel besser einhalten als der Bus. Dies kommt besonders all denen zu Gute, welche an einem öV-Knoten umsteigen müssen und nicht mehr riskieren, auf ihrer Reise unnötig Zeit zu verlieren, bzw. den Anschluss zu verpassen. Auch die Umsteigewege an Bahnhöfen und S-Bahnhaltestellen werden kürzer und bequemer. Vom Baldachin und von der Tramhaltestelle Hirschengraben wird der Weg zum Zug im Vergleich zu heute deutlich verkürzt, ab Hirschengraben ist es neu möglich, Richtung Köniz einzusteigen. Die Umsteigeverhältnisse werden auch beim Bahnhof Ostermündigen (Haltestelle in der neugestalteten Unterführung mit direktem Perronaufgang und Lift) und bei der S-Bahnhaltestelle Köniz Liebefeld verbessert.

2.2 Tram Region Bern schafft dringend benötigte Transportkapazität

Zwischen 2004 und 2013 hat die Benützung auf der Linie 10 um 26 Prozent zugenommen, die Busse sind heute in den Spitzenstunden im 3-Minutentakt unterwegs, wodurch im dichten Verkehr häufig Verspätungen entstehen und in den Bussen ein grosses Gedränge herrscht.

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) sieht bis zum Jahr 2030 ein Bevölkerungswachstum von mehr als 6 Prozent und ein Wachstum der Arbeitsplätze um rund 10 Prozent in der Region Bern vor. Dadurch wird die Benützung des öffentlichen Verkehrs weiterhin stark zunehmen, gemäss den Prognosen um schätzungsweise mehr als 60 Prozent. Die starke Zunahme ist einerseits darauf zurückzuführen, dass sich die Arbeitsplätze zukünftig noch stärker im Zentrum konzentrieren dürften, während die Wohngebiete eher ausserhalb des Zentrums wachsen werden. Andererseits sind dafür Effekte wie der zunehmende Freizeit- und Einkaufsverkehr und der zunehmende Anteil mobiler, älterer Menschen in unserer Gesellschaft verantwortlich¹. Dies bedeutet, dass bis 2030 über 23 Mio. Fahrgäste auf der Linie 10 unterwegs sein dürften. Um diese Fahrgastmenge bewältigen zu können, müssten die Busse auf der Linie 10 in den Spitzenstunden im 2-Minutentakt unterwegs sein, was nur mit durchgehenden Separatspuren zu bewältigen wäre.

¹ Projektdokumentation verfügbar unter: www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/unterseiten-projekte/projektdokumentation-rgsk.php

Mit einem Tram kann die grosse Anzahl Fahrgäste viel effizienter transportiert werden. Die 42.5 Meter langen Combinotrams, wie sie in Bern seit 2010 zum Einsatz kommen, können bis zu 2.5 Mal mehr Fahrgäste transportieren als Gelenkbusse. Im 6-Minutentakt hat eine Tramlinie damit über 20 Prozent und im 5-Minutentakt über 50 Prozent mehr Kapazität als eine Buslinie im 3-Minutentakt.

Um die gleiche Anzahl Fahrgäste wie ein Combinotram im 6-Minutentakt mit einem „Megabus“² zu transportieren müsste dieser im 2.5-Minutentakt verkehren. Dadurch würde der übrige Verkehr ebenso stark beeinträchtigt wie heute. Dennoch wäre ein stabiler Linienbetrieb nur erreichbar, wenn auch für den Bus Separatspuren eingerichtet würden. Demgegenüber wird die Umstellung auf Trambetrieb für den übrigen Verkehr eine Entlastung darstellen. Die Trams werden im Vergleich zu Bussen weniger häufig verkehren, was insbesondere bei den Kreuzungen eine flüssigere Verkehrsabwicklung ermöglicht, welche auch zu Fuss Gehenden und Velos mehr Zeit zugesteht.

Die Linie 10 ist für Köniz, Bern und Ostermundigen eine der wichtigsten öV-Linien. Sie erschliesst insgesamt etwa ein Viertel der Bevölkerung und fast die Hälfte aller Arbeitsplätze in den drei Gemeinden. In der Stadt Bern sind es 20 Prozent der Bevölkerung und 46 Prozent der Arbeitsplätze, welche zukünftig durch die Tramlinie 10 besser erschlossen werden. In dieser Hinsicht zieht die Stadt von den drei beteiligten Gemeinden den grössten Nutzen aus dem Projekt Tram Region Bern. Im Einzugsgebiet der Linie 10 befinden sich denn auch wichtige städtische Entwicklungsgebiete. Beispielsweise der heutige Hauptsitz der Post an der Rosengartenkreuzung (Schönburg), welcher nach deren Umzug nach WankdorfCity für eine neue attraktive Nutzung zur Verfügung steht, weiter das teilweise bereits realisierte Quartier Schönberg Ost, das bis 2015 Wohnraum für 1 000 Menschen bieten soll und schliesslich das hintere Galgenfeld, für das im Rahmen der Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts neue Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden.

Da die Linie 10 insbesondere im Zentrumsbereich überlastet ist, werden die Bernerinnen und Berner von der durch das Tram geschaffenen zusätzlichen Kapazität besonders profitieren können.

2.3 Tram Region Bern fördert das Umsteigen vom Auto auf den öV

Mit der Umstellung von Bus auf Tram kann auf der Linie 10 mit einem starken Umsteigeeffekt gerechnet werden. Die Erfahrungen von Tram Bern West zeigen eindrücklich, dass viele Pendlerinnen und Pendler vom attraktiven Verkehrsmittel Tram zu überzeugen sind, mit dem öV statt mit dem Auto in die Stadt zu fahren.

Seit der Inbetriebnahme von Tram Bern West hat sich die Verkehrsmittelwahl - der Modalsplit - im Westen von Bern deutlich zu Gunsten des öV verändert. Im Querschnitt des Autobahnviadukts Weyermannshaus nahm zwischen 2007 (letztes Jahr mit ordentlichem Busbetrieb auf den Linien 13 und 14 vor dem Baubeginn von Tram Bern West) und 2011 der motorisierte Individualverkehr (MIV) deutlich ab (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 im 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 dem Auto unterwegs.

² Doppelgelenkbus mit knapp 25 Metern Länge und einer Kapazität von 95 Personen (Gelenkbus: 70 Personen, Tram Combino XL: 170 Personen). Teilweise werden auch 30 Meter lange Busse unter diesem Begriff Megabus verstanden. Solche sind allerdings bisher in Europa nur in einem Versuchsbetrieb im Einsatz sind in der Schweiz nicht für den Strassenverkehr zugelassen.

2.4 *Tram Region Bern erneuert den Stadtraum*

Für die neue Tramlinie können Strassen und öffentliche Plätze zusammenhängend über die gesamte Strecke umgestaltet werden, was die Möglichkeit bietet, stadträumliche Mängel zu beheben. Dies ist beim Eigerplatz besonders nötig. Er kann erstmals entsprechend seiner Bedeutung als Mittelpunkt eines grossen Quartiers der Stadt Bern gestaltet werden. Die heute ungenutzte Grünfläche im nördlichen Teil des Platzes wird so umgestaltet, dass sie zukünftig zum Verweilen einladet. Insbesondere in der Nacht wird das indirekt beleuchtete Haltestellendach dem Eigerplatz einen eigenen Charakter verleihen. Stadträumliche Korrekturen sind weiter auch bei der Haltestellenanlage Schönburg und dem alten Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs (Kreuzung Ostermundigenstrasse-Pulverweg) vorgesehen.

Der Bau von Tram Region Bern bedingt entlang der Viktoriastrasse und der Ostermundigenstrasse die weitgehende Erneuerung der bestehenden Alleen. Für die neuen Alleebäume können deutlich bessere Bedingungen geschaffen werden. Beispielsweise erhalten die Bäume mehr Raum für die Wurzelbildung und die Bodenbedeckung rund um die Bäume wird grosszügiger und wasserdurchlässig gestaltet. In 20 bis 30 Jahren sollte bezüglich Kronengrösse der heutige Zustand wieder hergestellt sein. Die für das Städtebild wichtigen und schönen Bäume gegenüber dem Rosengarten an der Laubeggstrasse können erhalten werden, ebenso die Bäume gegenüber der Siedlung Baumgarten an der Ostermundigenstrasse.

2.5 *Nur mit Tram Region Bern kann die Spital- und Marktgasse entlastet werden*

Die zweite Tramachse zur Entlastung der Spital- und Marktgasse ist für die Stadt Bern ein wichtiges Anliegen. Deren Finanzierung ist gemäss dem Auftrag des Stadtrats (AKO-Motion) bis zur Abstimmung über Tram Region Bern so weit als möglich sicherzustellen. Deshalb ist die zweite Tramachse 2012 ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) aufgenommen worden. Weiter ist im kantonalen öV-Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017, welchem der Grosse Rat im Juni 2013 zugestimmt hat, der kantonale Beitrag an die Projektierungskosten enthalten. Schliesslich hat der Bundesrat Ende Juni 2013 seine Botschaft zur zweiten Generation der Agglomerationsprogramme vorgestellt und darin die zweite Tramachse als Projekt mit B-Priorität³ eingestuft. Sowohl der Kanton als der Bund anerkennen also ausdrücklich die Bedeutung und die Dringlichkeit der Massnahme. Mit dem Projektstart im Herbst 2014 kann das Vorhaben nun weiter konkretisiert werden, so dass es in der nächsten Generation des RGSK dem Bund als A-Massnahme beantragt werden kann. Für weitere Einzelheiten wird auf den Stadtratsvortrag zum Projektierungskredit für die zweite Tramachse verwiesen, der dem Stadtrat gleichzeitig mit dieser Vorlage vorgelegt wird.

2.6 *Der öffentliche Verkehr wird mit Tram Region Bern ökologischer*

Das gute öV-Angebot in der Stadt und Region Bern schont die Umwelt, die Gesundheit der Menschen und das Klima. Dazu tragen die Tramlinien besonders bei. Deren Betrieb belastet das Klima nicht, da BERNMOBIL seinen Strom vollständig aus erneuerbaren Quellen bezieht. Deshalb konnte mit Tram Bern West der Kohlendioxidausstoss von BERNMOBIL um ca. 2 300 Tonnen (rund 20 Prozent) reduziert werden. Auch der Betrieb von Tram Region Bern wird vollständig CO₂-frei sein. BERNMOBIL wird damit seinen CO₂-Ausstoss nochmals um bis zu 20 % senken können. Mit der Einstellung des Busbetriebs auf der Linie 10 werden auch der damit verbundene Schadstoffausstoss und die Lärmemissionen reduziert. Eine weitere Reduktion der Emissionen ergibt sich durch den Umsteigeeffekt vom Auto zum Tram (vgl. Kap. 2.2).

³ Gemäss den Vorgaben des Bundes für die Agglomerationsprogramme kann ein Vorhaben erst bei Vorliegen eines Vorprojekts, bzw. einer Kostenschätzung die A-Priorität erhalten.

Schliesslich kann der Energieverbrauch pro Fahrgast mit dem Tram gesenkt werden: Nach der Inbetriebnahme von Tram Bern West ist der durchschnittliche Energieverbrauch pro Fahrgast und Kilometer bei BERNMOBIL um rund 15 Prozent gesunken. Dieser Effekt, welcher auch bei der Inbetriebnahme von Tram Region Bern zu erwarten ist, ergibt sich dadurch, dass weniger Fahrzeuge gebraucht werden und das Tram mit seinem elektrischen Antrieb energieeffizienter ist als ein Bus mit Verbrennungsmotor.

2.7 Tram Region Bern hilft der Stadt, ihre Infrastrukturen zu erneuern

Zur Stadt gehören neben den Bauten, Strassen und öffentlichen Räumen auch die unterirdischen Infrastrukturen. Leitungsnetze für Wasser, Abwasser, Strom, Gas, Telekommunikation, Fernwärme befinden sich unter dem Boden.

Die Stadt Bern will die Infrastrukturen, für die sie verantwortlich ist, gleichzeitig mit Tram Region Bern erneuern. Die koordinierte Projektierung und Realisierung dieser Vorhaben hilft Kosten zu sparen. Für die Erneuerung der unterirdischen Abwasserkanäle, die das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben, werden im Rahmen dieser Vorlage 25.6 Mio. Franken (inkl. MwSt. und Projektierungskosten) aus der Spezialfinanzierung Stadtentwässerung eingesetzt. Auch ohne Tram Region Bern müsste die Stadt Bern Mittel für die Erneuerung von Strassen und Plätzen. Insgesamt machen die in den nächsten 15 Jahren ohnehin nötigen Investitionen rund die Hälfte der Kosten aus, die mit der Realisierung von Tram Region Bern anfallen werden (sogenannte „Ohnehin“-Kosten).

2.8 Tram Region Bern stärkt den Wirtschaftsstandort und verbindet die Region

Die Region Bern will wachsen und wirtschaftlich stärker werden. Unternehmen auf Standortsuche interessieren sich nicht für Gemeindegrenzen, sondern lassen sich dort nieder, wo sie die besten Rahmenbedingungen vorfinden. Die Erschliessung mit dem öV spielt bei solchen Entscheiden eine wichtige Rolle und Tram Region Bern kann hier zum entscheidenden Argument für den Standort Bern werden. Die Tramlinie 10 wird aber auch den Menschen in Köniz, Bern und Ostermundigen erlauben, sich in ihrer Region komfortabel, rasch und umweltfreundlich zu bewegen. Deshalb ist es ein Vorzeigeprojekt der regionalen Zusammenarbeit.

3. Vorgeschichte

2003 hat die Region Bern-Mittelland gemeinsam mit dem Kanton begonnen, eine koordinierte Perspektive auf die Entwicklung von Siedlung und Verkehr zu erarbeiten. Dafür wurde zuerst die Mobilitätsstrategie Region Bern, später das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung erarbeitet. Als eines der wesentlichen Probleme wurde dabei der Kapazitätsengpass auf der Linie 10 erkannt und in der Folge 2008 die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) «ÖV Ostermundigen» und «Bern Süd» durchgeführt. Dabei wurden verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel ausführlich geprüft und bewertet.

Die ZMB kam zum Schluss, dass die stark belastete Buslinie 10 zwischen Köniz/Schliern und Ostermundigen/Rüti durch ein Tram ersetzt werden soll. Zudem soll die S-Bahn nach Köniz/Niederscherli auf den Viertelstundentakt ausgebaut und die Linie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Die Planungsarbeiten zur Linie 10 und der Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern wurden in der Folge im Rahmen eines Projekts mit dem Namen „Tram Region Bern“ aufgenommen und vorangetrieben.

Meilensteine des Projekts Tram Region Bern

März 2009	Zustimmung des Grossen Rats zum Investitionsrahmenkredit öV 2010 - 2014, worin der kantonale Finanzierungsanteil für den Ast Ostermundigen enthalten ist
Frühjahr 2009	Kreditgenehmigung für die Ausarbeitung des Vorprojekts durch die Gemeindeparlamente von Köniz, Bern und Ostermundigen.
Herbst 2010	Zustimmung der eidgenössischen Räte, das Projekt mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds zu unterstützen.
Dezember 2010	Abschluss Vorprojekt
Mitte 2011	Überprüfung der bisherigen Planung und Projektierung durch unabhängiges Gutachten (Prof. U. Weidmann, ETHZ).
Herbst 2011	Kreditgenehmigung für die Ausarbeitung des Bauprojekts durch die Gemeindeparlamente von Köniz, Bern und Ostermundigen.
November 2011 - Januar 2012	Öffentliche Anhörung der Bevölkerung zum Vorprojekt.
Herbst 2012	Erteilung der Infrastrukturkonzession durch den Bundesrat (1. Bewilligungsstufe).
Mai 2013	Abschluss des Bauprojekts inkl. Kostenvoranschlag
Juni 2013	Zustimmung des Grossen Rats zum Investitionsrahmenkredit öV 2014 - 2017, worin der kantonale Finanzierungsanteil für den Ast Köniz/Schliern enthalten ist
Juni - Juli 2013	Öffentliche Planaufgabe (Plangenehmigungsverfahren, 2. Bewilligungsstufe) für den Abschnitt Eigerplatz bis Ostermundigen/Rüti von Tram Region Bern sowie für den Abschnitt Kornhausstrasse-Viktoriaplatz-Moserstrasse des Parallelprojekts Gleissanierung Breitenrain.
Ende Juni 2013	Bundesrat legt Botschaft zur Mitfinanzierung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme zur Vernehmlassung vor. Zweite Tramachse Innenstadt und öV-Knoten Ostermundigen werden als B-Projekte eingestuft.

4. Das öV-System in der Region Bern und seine Weiterentwicklung

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ist in den vergangenen Jahren ausgebaut worden. Der Erfolg des öV-Ausbaus ist beachtlich, stellt aber auch eine Herausforderung dar. Die rasch zunehmende Nutzung erfordert weitere grosse Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Die *S-Bahn Bern* wurde 2004 auf eine neue Grundlage gestellt. Alle regionalen Bahnangebote haben seither einen einheitlichen Auftritt und werden kontinuierlich ausgebaut. Die neun im Halbstundentakt betriebenen Linien der S-Bahn Bern bilden das Kernangebot des öffentlichen Verkehrs in einem Raum, der weitgehend dem Perimeter der Hauptstadtregion entspricht und die Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Solothurn erschliesst. Mit den Haltestellen Wankdorf, Brünnen und Ausserholligen sind neue wichtige Umsteigeknoten zu Tram und Bus geschaffen worden. Auf den passagierstärksten Normalspurlinien S1, S3/S31 und S6 wird seit 2012 der Einsatz von Doppelstockzüge sukzessive ausgebaut. Die Nachfrage ist seit 2004 jährlich um durchschnittlich 4 Prozent gewachsen. Auf den Zeithorizont 2025 hin soll im Kernbereich der S-Bahn der Viertelstundentakt eingeführt sein. Um dies zu ermöglichen, sind verschiedene grosse Infrastrukturausbauten nötig. Ferner sollen weitere regionale Umsteigeknoten neu erstellt, bzw. ausgebaut werden, um

den öV-Benutzerinnen und -Benutzern das Umsteigen von S-Bahn auf Bus oder Tram zu erleichtern.

Der *Bahnhof Bern* samt seinen Zufahrten ist das Kernstück der S-Bahn Bern. Er kommt an seine Kapazitätsgrenzen und soll in den kommenden Jahren gemäss dem Gesamtkonzept „Zukunft Bahnhof Bern“ ausgebaut werden. Im ersten Ausbauschnitt ist die Realisierung eines neuen Tiefbahnhofs für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), der Ausbau der Personenanlagen im Bahnhof inkl. einem neuen Bahnhofzugang beim Bubenbergzentrum und die Realisierung von Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg vorgesehen. Der neue Bahnhofzugang soll im Raum Bubenberg-Hirschengraben eine attraktive Verbindung Bahnhof - Stadt sicherstellen. Die östliche und die westliche Zufahrt zum Bahnhof werden mit je einem unterirdischen Entflechtungsbauwerk ergänzt, welche S-Bahn- und Fernverkehrszügen die kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt in den Bahnhof erlaubt (Entflechtungen Wylerfeld und Holligen, Inbetriebnahme 2021, bzw. 2024 geplant).

Auch das *Bus- und Tramnetz* ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut worden. BERNMOBIL hat zwischen 2003 bis 2013 die Anzahl seiner Fahrgäste um fast 30 Prozent auf über 100 Mio. Personen gesteigert. 2010 wurde nach dreijähriger Bauzeit Tram Bern West in Betrieb genommen. Seither ist der Westen der Stadt direkt mit der Altstadt verbunden und hat auch eine direkte Verbindung in den Osten der Stadt. 2012 wurde die Verlängerung der Tramlinie 9 bis zur S-Bahnstation Wankdorf in Betrieb genommen, womit dieser Umsteigeknoten weiter gestärkt wurde und nun im ESP Wankdorf ein hervorragendes öV-Angebot in alle Richtungen besteht. Als nächster Ausbauschnitt wird die Trolleybuslinie 11 in die Freiburgstrasse verlegt, womit das Insspital einen direkten öV-Anschluss erhält und in einer zweiten Etappe das neue Quartier Warmbächliweg erschlossen werden soll. Das Gebiet Güterbahnhof und Uni von Roll wird zukünftig von der Linie 101 erschlossen werden.

Im Hinblick auf die Eröffnung von Tram Region Bern ist zwischen dem Breitenrainquartier und dem Bahnhof Ostermundigen auch eine direkte Buslinie geplant, um die öV-Erschliessung des Burgfeldquartiers und der Quartiere südlich der Bernstrasse in Ostermundigen zu verbessern. Das Burgfeldquartier wird durch die Überlagerung der neuen Linie mit der Linie 28 eine öV-Erschliessung im 7.5-Minutentakt in Richtung Stadtzentrum und Ostermundigen erhalten. Im kantonalen öV-Angebotsbeschluss 2014 - 2017 ist als erster Schritt ein Versuchsbetrieb auf der Strecke Oberfeld-Bahnhof Ostermundigen ab Ende 2014 vorgesehen.

Mittelfristig soll das Tram- und Busnetz weiter ausgebaut werden. Dazu ist das *Regionale Tramkonzept* unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland weiterentwickelt worden. Von besonderer Bedeutung im Hinblick auf die Umsetzung von Tram Region Bern ist dabei, dass die Linien 12/Länggasse und 20/Wyler in ihrer heutigen Form an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Es soll deshalb rasch in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) überprüft werden, wie diese Gebiete zukünftig vom öV zu erschliessen sind. Bestandteil der Untersuchung wird die Lösungsvariante Tram sein. Der Ast Zentrum Paul Klee der Linie 12 soll neu in der Innenstadt in den südlichen Gassen über den Bundesplatz verlaufen, womit die Markt- und Spitalgasse vom öV entlastet werden kann (vgl. Kap. 6.4). In Richtung Südwesten soll dieser Linienast neu verknüpft werden.

Momentan ist die Stadt Bern daran, das Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 1995 (STEK'95) zu überarbeiten. Danach wird allenfalls eine Anpassung des Regionalen Tramkonzepts nötig sein.

5. Bisherige Beschlüsse des Stadtrats zu Tram Region Bern

Der Stadtrat hat sich bereits bei verschiedenen Gelegenheiten mit dem Projekt Tram Region Bern befasst. Von Bedeutung für die Vorlage sind insbesondere folgende Beschlüsse:

- Mit SRB 448 vom 13. August 2009 bewilligte der Stadtrat den Beitrag von Fr. 655 000.00 an die Erarbeitung des Vorprojekts für Tram Region Bern.
- Mit SRB 482 vom 3. November 2011 bewilligte der Stadtrat die Erhöhung des Projektierungskredits auf Fr. 1 800 000.00 zur Erarbeitung des Bauprojekts für Tram Region Bern (inkl. Kredit für Vorprojekt von Fr. 655 000.00).
- Mit SRB 191 vom 12. Mai 2011 erklärte der Stadtrat 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. Im Sinne einer Richtlinie wird darin der Gemeinderat beauftragt, die Beteiligung der Stadt Bern an die Bedingung zu knüpfen, dass (1) sich der Kanton an der Realisierung einer zweiten Tramachse beteiligt und (2) die Volksabstimmung über die Beteiligung an Tram Region Bern erst anzusetzen ist, wenn verbindliche Finanzierungszusagen für die zweite Tramachse vorliegen. Den Begründungsbericht des Gemeinderats zu diesem Vorstoss nahm der Stadtrat am 15. August 2013 zur Kenntnis (SRB 319).

Im Weiteren wurde die Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) des Stadtrats seit 2009 an zehn Sitzungen über den jeweils aktuellen Projektstand informiert, letztmals am 15. August 2013.

6. Das Projekt in der Stadt Bern

6.1 Gesamtprojekt

Tram Region Bern besteht aus dem Ast Bern-Köniz und (südliche Neubaustrecke), dem Ast Bern-Ostermundigen (nördliche Neubaustrecke) der Linie 10. Ebenfalls dazu gehört die Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern, welche auf dem Gebiet der Gemeinde Köniz liegt, weshalb die Stadt Bern daran weder finanziell noch planerisch beteiligt ist. Den örtlichen Gegebenheiten folgend gliedert sich das Projekt in sechs Teilprojekte:

- Teilprojekt 1: Köniz-Bern
- Teilprojekt 2: Eigerplatz
- Teilprojekt 3: Innenstadt
- Teilprojekt 4: Bern-Ostermundigen (bis Oberfeld)
- *Teilprojekt 5: Oberfeld-Rüti*
- *Teilprojekt 6: Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern*

Im Folgenden werden die vier Teilprojekte auf dem Gebiet der Stadt Bern beschrieben.

6.2 Teilprojekt 1: Ast Köniz bis Eigerplatz

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept für das Teilprojekt 1 sieht vor, dass das Tram ab der Haltestelle Hessstrasse in beiden Richtungen im Mischverkehr unterwegs ist. Nach der Haltestelle Dübystrasse wird das Tram stadteinwärts auf einer Separatspur zur Kreuzung Weissensteinstrasse geführt, womit die Bevorzugung des Trams im Verkehr sichergestellt werden kann. Die Kreuzung Weissensteinstrasse muss rund 60 Zentimeter abgesenkt werden, um die Gleisführung horizontal und vertikal zu ermöglichen. Die Haltestelle Weissensteinstrasse bleibt beidseitig an ihrem heutigen Standort. Im Rahmen des Vorprojekts wurde die Schaffung eines Umsteigeknotens zur S-Bahn bei dieser Haltestelle geprüft und verworfen. Der Investitionsaufwand zur Verschiebung

des Bahnhofs Weissenbühl und der Haltestelle Weissensteinstrasse wäre bei beschränktem Nutzen sehr hoch gewesen. Zudem hätte sich die öV-Erschliessung des Quartiers rund um die Lentulusstrasse und den Beaumontweg stark verschlechtert (für alle Benutzerinnen und Benutzer rund 100 Meter längerer Weg, Queren der Weissensteinstrasse notwendig).

6.3 Teilprojekt 2: Eigerplatz

Der Eigerplatz ist einer der komplexesten Verkehrsknoten der Stadt Bern. Er genügt heute weder den Anforderungen des Verkehrs, noch ist er als Zentrum eines Stadtteils mit fast 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern attraktiv. Das Projekt Tram Region Bern bietet die Chance, die bestehenden Mängel des Eigerplatzes zu beheben und eine zukunftsgerichtete Lösung für diesen wichtigen Stadtraum zu verwirklichen.

Das vorliegende Projekt für den Eigerplatz wurde in einem zweistufigen Wettbewerb erkoren. Während sich in einer ersten Phase verschiedene Lösungsansätze gegenüberstanden, wurden in der zweiten Phase die vier besten Wettbewerbsentwürfe in Studienaufträgen vertieft. Schliesslich schlug die Wettbewerbsjury vor, das aus verkehrsplanerischer Sicht beste Projekt mit dem gestalterisch besten Projekt zu vereinigen und so zu realisieren.

Was den Verkehr angeht, so besteht die Grundidee des Projekts darin, den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptachsen Seftigenstrasse, Zieglerstrasse, Schwarzenburgstrasse und Eigerstrasse zu bündeln und den Platz als einfachen Kreisels zu gestalten, wodurch ein übersichtlicher Verkehrsknoten entsteht. Fahrbereiche und Aufenthaltsflächen werden dabei klar getrennt. Die Zieglerstrasse wird soweit als möglich nach Westen verschoben. Damit lässt sich der öV und der MIV entflechten sowie den Fussgängerinnen und Fussgängern, dem Veloverkehr und der Anlieferung genügend Platz einräumen. Für die Abwicklung des Verkehrs nicht notwendige Strassenflächen (Teile der Belpstrasse und des Philosophenwegs) werden umgewandelt und so aus dem bisher fragmentierten öffentlichen Raum ein zusammenhängender Platz mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Auf der Zieglerstrasse ist ein Mittelbereich vorgesehen, welcher für zu Fuss Gehende das Überqueren der Strasse durch vier neu gestaltete Übergängen mit Mittelinseln vereinfacht. Auf allen Kreiselfahrten sind Velostreifen, Linksabbiege- und Querungshilfen für Velos vorgesehen. Mit zwei Velobypässen von der Zieglerstrasse in die Schwarzenburgstrasse und von der Seftigenstrasse in die Eigerstrasse wird das direkte Umfahren des Kreisels ermöglicht, womit der Eigerplatz für Velofahrende sicher und attraktiv wird.

Stadträumlich können mehrere positive Akzente gesetzt werden. Vor dem Hotelgebäude an der Zieglerstrasse werden vier neue Bäume gepflanzt. Die heute wenig attraktive Grünfläche gegenüber dem Depot von BERNMOBIL wird zum „Eigerpark“, der von Bäumen umschlossen, mit einer speziellen Beleuchtung aufgewertet und mit einem Brunnen ausgestattet wird. Damit erhält er den Charakter einer grünen Oase im hektischen Treiben der Stadt. Insgesamt werden am und um den Eigerplatz zukünftig 56 Bäume stehen (heute 31 Bäume).

Die Tramhaltestelle bekommt ein leichtes Perrondach mit speziell abgestimmten Sitzgelegenheiten, welches indirekt beleuchtet und dadurch in der Nacht als Orientierungszeichen im Stadtraum wirkt. Stadteinwärts dient das abgewinkelte Platzdach den Fahrgästen auf dem Perron als Witterungsschutz.

6.4 Teilprojekt 3: Innenstadt (Eigerplatz bis Haltestelle Kursaal)

In der Innenstadt verläuft die Linie 10 auf dem bestehenden Tramnetz, weshalb nur geringfügige Massnahmen nötig sind. Um die Markt- und Spitalgasse so weit als möglich vom öV zu entlasten, wird die Linie 12/Zentrum Paul Klee 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 Amthaus-

gasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) ist ein fahrdrahtloser Betrieb geplant. Es sollen Trolleybusse eingesetzt werden, welche Strecken bis zu rund zwei Kilometern Länge mit Unterstützung von Batterien 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.

6.5 Teilprojekt 4: Ast Ostermundigen (Viktoriastrasse bis Waldeck)

Das Teilprojekt 4 beginnt an der Viktoriastrasse. Deren Charakter wird nicht verändert, die heutige Strassenbreite bleibt im Wesentlichen erhalten. Da die Werkleitungen zum grössten Teil nicht unter dem Tramtro⁴ verlegt werden können, müssen diese in die Seitenbereiche der Strasse verlagert werden. Weiter muss das Strassenniveau für die Gleisführung teilweise angepasst werden, wodurch die Randsteine ersetzt werden müssen. Niveauänderungen gibt es auch an den Haltestellen, namentlich um sie den Normen der Behindertengleichstellung entsprechend zu gestalten. Aus diesen Gründen müssen die Alleen zu einem grossen Teil erneuert werden. Entlang der Viktoriastrasse stehen 94 Bäume, davon fünf Neophyten, die auch ohne Tram Region Bern in nächster Zukunft ersetzt werden müssen. Bei mehr als einem Viertel dieser Bäume ist man zum Schluss gekommen, dass versucht werden soll, sie mit aktivem Baumschutz während der Bauarbeiten zu erhalten. In erster Linie sollen diejenigen Bäume erhalten werden, die das Bild der Allee prägen, so zum Beispiel die markante Linde beim Sportplatz Spitalacker. Die neuen Bäume werden im gleichen Abstand zum Strassenrand wie heute neu gepflanzt, bestehende Lücken in der Allee werden geschlossen⁵.

Bei der Schönburg wird die Haltestelle stadteinwärts um rund 100 Meter Richtung Viktoriaplatz verschoben. Die bestehende Wartehalle und die Personenunterführung werden zurückgebaut. Es wird ein kleiner Platz mit Bänken und Baumbepflanzung geschaffen, das Restaurant an der Spitalackerstrasse 5 erhält einen attraktiven Zugang vom neugeschaffenen Platz her. Die Haltestelle stadtauswärts wird Richtung Kreuzung verschoben.

Die vom Verkehr stark belastete Kreuzung Schönburg wird auch zukünftig mittels Lichtsignal gesteuert, ebenso die gleich darauf folgende Laubegg-Kreuzung. Auf diese Weise kann die prioritäre Durchfahrt für das Tram und der Verkehrsfluss für den übrigen Verkehr am besten gewährleistet werden. Auf der Laubeggstrasse ist der sicheren Veloführung besonderes Augenmerk geschenkt worden. Stadteinwärts werden die Velos auf der parallelen Erschliessungsstrasse geführt, womit die Haltestelle Rosengarten umfahren werden kann. Auf der Kreuzung Schönburg mündet die Velospur wieder auf die Viktoriastrasse ein.

Um einen flüssigen Betrieb zu gewährleisten, verkehrt das Tram zwischen der Kreuzung Schönburg und der Kreuzung Pulverweg abwechslungsweise in je einer Richtung auf einer eigenen Spur (Kreuzung Schönburg bis Haltestelle Galgenfeld: stadteinwärts; Haltestelle Galgenfeld bis Kreuzung Pulverweg: stadtauswärts). Auf diesem Abschnitt befindet sich nur auf einer Seite ein Trottoir, im Vergleich zu heute wird es von der Strasse abgesetzt und verbreitert. Ab der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Gemeindegrenze bei der Waldeck fährt das Tram beidseitig auf Separatspuren in der Mitte der Strasse.

Auf dem ersten Abschnitt der Ostermundigenstrasse zwischen der Laubeggstrasse und der Kreuzung Pulverweg muss die Strasse höhenmässig angeglichen werden, um die Tramschienen aufnehmen zu können. Während die südliche Alleereihe erhalten werden kann, muss die nördliche

⁴ Der Tramtro^g umfasst die Schienen im Strassenuntergrund und verhindert durch einen speziellen Materialaufbau im Betrieb die Übertragung von störenden Erschütterungen auf die umliegenden Gebäude.

⁵ Zum Umgang mit den Alleen im Teilprojekt 4 von Tram Region Bern siehe auch die Antwort des Gemeinderats auf die Interpellation Fraktion SP/JUSO (Lea Kusano, SP): Autos oder Bäume? vom 1. September 2010.

Reihe erneuert und leicht in Richtung der Siedlung Baumgarten verschoben werden. Die zwischen Strasse und Siedlung liegende Lärmschutzwand wird ebenfalls verschoben und neu gebaut. Sie wird an ihren beiden Enden um je rund 5 Meter verlängert, um ihre Wirkung zu verbessern. Vor den der Siedlung Baumgarten vorgelagerten Pavillonbauten wird die Lärmschutzwand mit Glaselementen versehen, um sie diskreter wirken zu lassen.

Die Brücke über die Autobahn A6 wird neu gebaut, eine Sanierung hätte bei unverhältnismässig hohen Kosten nur einen beschränkten Nutzen gehabt. Die darauf folgende Kreuzung Pulverweg wird neu als Kreisel gestaltet, der bei Durchfahrt des Trams oder Abbiegen des Trams Richtung Depot lichtsignalgesteuert werden kann.

Der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs wird neu gestaltet. Besucherinnen und Besucher, die zu Fuss oder mit dem Tram ankommen, werden zukünftig den Friedhof wieder hier betreten. Die dem Eingang vorgelagerten Parkplätze werden aufgehoben und die gleichnamige Haltestelle wird direkt neben den Haupteingang verschoben. Damit wird nicht nur der Schosshaldenfriedhof besser erreichbar, sondern es werden auch die nördlichen Bereiche der Quartiere Baumgarten und Schönberg-Ost besser erschlossen.

Von der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Haltestelle Waldeck wird das Tram beidseitig auf einem Eigentrassee fahren, womit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Dazu muss die Strasse verbreitert werden, weshalb die heutige Erschliessungsstrasse wegfällt und die Alleen beidseits der Strasse ersetzt werden müssen. Die Parkierung und Erschliessung in diesem Abschnitt muss ebenfalls neu organisiert werden. Für die rund 120 wegfallenden Parkplätze wird an zwei verkehrsmässig günstigen Standorten im Quartier Ersatz geschaffen werden. Direkt auf der Gemeindegrenze liegt die Haltestelle Waldeck, welche u.a. das Burgfeldquartier (Stadt Bern) erschliesst. Die Haltestelle wird vor der gleichnamigen, als Kreisel organisierten Kreuzung platziert.

Parallelprojekt zu Tram Region Bern: Gleissanierung Breitenrain

In den nächsten Jahren steht die Sanierung der Gleise der Tramlinie 9 zwischen der Kornhausbrücke und dem Guisanplatz bevor. Damit einher geht die Sanierung der betroffenen Strassen, aber auch die Neugestaltung des Viktoria- und des Breitenrainplatzes. Der Viktoriaplatz stellt eine wichtige Schnittstelle zu Tram Region Bern dar, da die zukünftige Tramlinie von dort nach Ostermündigen abzweigen wird. Ursprünglich war deshalb die Sanierung und Umgestaltung des Viktoriaplatzes auch Teil des Projekts Tram Region Bern. Aus Gründen der Bautechnik und der Baukoordination entschied die Behördendelegation Tram Region Bern 2012, diesen Abschnitt ins Projekt Gleissanierung Breitenrain zu verschieben. Für die Abschnitte Kornhausstrasse, Viktoriaplatz und Moserstrasse des Gleissanierungsprojekts wird das Plangenehmigungsverfahren gemeinsam mit Tram Region Bern durchgeführt (vgl. Kap. 10). Der Gemeinderat beabsichtigt, die Vorlage Sanierung Gleisanlagen Breitenrain im Laufe des Jahres 2015 zur Abstimmung zu bringen. Für den Fall, dass dieses Projekt Verzögerungen erleiden sollte, ist die Erstellung der Verzweigung der Tramgleise am Viktoriaplatz durch eine Vereinbarung mit dem Kanton gewährleistet.

7. Teilprojektübergreifende Themen

7.1 Behindertengerechtigkeit

Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz, welches seit 2002 in Kraft ist und bis Ende 2023 umgesetzt werden muss, schreibt vor, dass der öffentliche Verkehr allen Reisenden ungeachtet ihres Alters oder einer allfälligen Behinderung zugänglich sein muss. Diese Vorgabe muss insbesondere bei der Projektierung der Haltestellen für Tram Region Bern beachtet werden. Um Konsenslösungen zu finden, die alle Interessen berücksichtigen, hat die Projektorganisation mit Experten der Organisationen Procap, Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern sowie dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband zusammengearbeitet. Die gesetzlichen Vorgaben konnten aus Sicht der Bauherren erfüllt werden. Im Bewilligungsverfahren sind Einsprachen zu diesen Aspekten eingegangen. Dazu werden fachliche Abklärungen durchgeführt und es wird mit den Behindertenverbänden wieder das Gespräch aufgenommen.

7.2 Siedlungsentwässerung

Im Projektperimeter von Tram Region Bern befinden sich viele Werkleitungen. Namentlich die Abwasseranlagen befinden sich häufig direkt unter dem zukünftigen Tramtrogl. Durch die notwendige Umgestaltung des Strassenraums und -untergrunds ist ein Grossteil dieser Anlagen betroffen und muss horizontal und/oder vertikal an das Tramprojekt angepasst werden.

Weiter haben grosse Teile dieser Infrastruktur ihre Lebensdauer erreicht und müssen in den nächsten Jahren so oder so ersetzt werden. Sie sind gleichzeitig an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse anzupassen. Die Stadt Bern als Eigentümerin der Siedlungsentwässerungsanlagen will die Synergien mit dem Projekt Tram Region Bern nutzen, um dieses Netz zu erneuern und zu erweitern. Insbesondere in den Gebieten Schwarzenburgstrasse-Eigerplatz und Moserstrasse-Viktoriastrasse sind diese Anlagen teilweise über hundert Jahre alt und damit sanierungsbedürftig. Dort, wo diese Anlagen sehr tief liegen (bis zu 8 Meter unter dem Boden) sollen sie im sogenannten „Mikrotunneling“-Verfahren erstellt werden, womit aufwendige, für die Bevölkerung und den Verkehr mit Unannehmlichkeiten verbundene Grabarbeiten vermieden werden. In den übrigen Abschnitten werden die neuen Abwasseranlagen konventionell im Tagbau erstellt.

8. Partizipation

Die Bevölkerung von Köniz, Bern und Ostermundigen ist seit dem Start des Projekts in die Entwicklung von Tram Region Bern mit einbezogen. Bereits die einleitend beschriebene regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung seit 2003 wurde der öffentlichen Mitwirkung unterbreitet. Ebenso wurden die Resultate der beiden Zweckmässigkeitsbeurteilungen öV Bern-Ostermundigen und Bern-Süd je einer Mitwirkung unterzogen. Die vorgeschlagenen Bestvarianten (vgl. Kap. 3) fanden bei der grossen Mehrheit der Eingaben Zustimmung.

Bevölkerung, Quartier- und Interessenverbände sowie Parteien wurden seit dem Start des Projekts Tram Region Bern in vielfältiger Weise in die Projektierung mit einbezogen:

- Auf der Ebene des Gesamtprojekts wurde eine Begleitgruppe eingesetzt, in der lokale, regionale und kantonale Organisationen und Parteien Einsitz nehmen konnten. Dieses Gremium wurde in der Regel zweimal jährlich über den aktuellen Projektstand informiert.
- Auf der Ebene der Gemeinden wurden sogenannte „Kerngruppen“ geschaffen. In der Stadt Bern waren dies die Kerngruppen Bern-Süd und Bern-Nord, in welchen Vertreterinnen und Vertreter der vom Tramprojekt tangierten Stadtteile Einsitz nahmen. Der Projektstand wurde dort regelmässig vorgestellt und diskutiert, Anregungen und Kritik als Input für die weitere Planungsarbeit aufgenommen. Die Kerngruppe Bern-Süd war zudem an zwei Workshops in die

Erarbeitung des Wettbewerbs für die Neugestaltung des Eigerplatzes und die Bewertung der eingegebenen Projekte einbezogen.

- In der Stadt Bern fanden in der Vorprojektphase zwei öffentliche Veranstaltungen statt, an denen die Bevölkerung eingeladen war, sich zu informieren und Anregungen sowie Kritik anzubringen.
- Ende 2011 wurde schliesslich eine öffentliche Anhörung durchgeführt, in deren Rahmen sich Privatpersonen und Organisationen zum Vorprojekt äussern konnten. Dabei gingen 260 schriftliche Stellungnahmen ein, welche systematisch ausgewertet und nach Möglichkeit ins Projekt aufgenommen wurden.

9. Bewilligungsverfahren

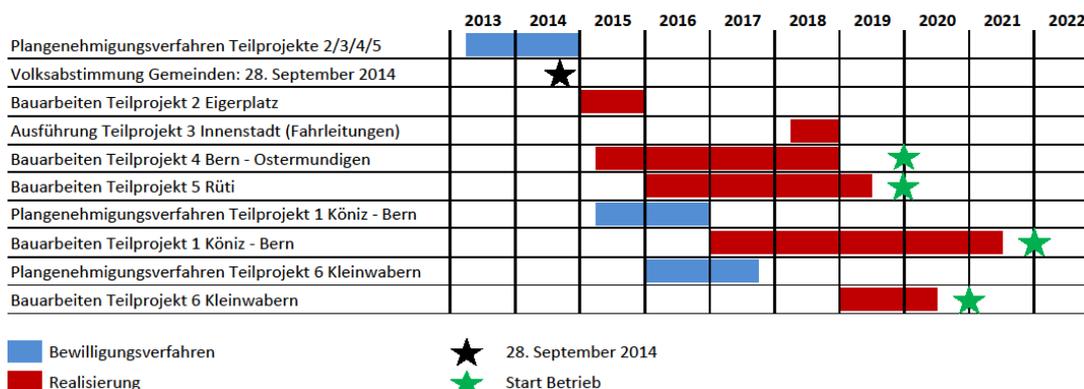
Eine Tramlinie muss nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bewilligt werden, das Verfahren wird in zwei Stufen durchgeführt. In der ersten Stufe reichte BERNMOBIL beim Bund das Gesuch um eine Infrastrukturkonzession ein. Diese Konzession, welche zur Erstellung und Betrieb einer Tramlinie berechtigt, erteilte der Bundesrat mit Beschluss vom 17. Oktober 2012.

Im Frühjahr 2013 wurde die zweite Stufe des Bewilligungsverfahrens gestartet: BERNMOBIL reichte im Namen aller Projektpartner das Auflageprojekt zur Plangenehmigung für den Ast Bern-Ostermundigen und den Eigerplatz beim Bund ein. Im gleichen Dossier wurde auch das Auflageprojekt für den Teil Kornhausstrasse-Viktoriaplatz-Moserstrasse der Gleissanierung Breitenrain eingereicht. Nach einer Vorprüfung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) fand zwischen dem 12. Juni und dem 11. Juli 2013 die öffentliche Auflage statt. Während dieser Frist konnten Privatpersonen, welche durch das Projekt besonders betroffen sind (insbesondere Grundeigentümer entlang der geplanten Tramlinie) und einspracheberechtigte Organisationen, Einsprache gegen das Projekt einreichen. Gegen das aufgelegte Projekt (inkl. Gleissanierung Breitenrain) gingen insgesamt 117 Einsprachen ein, wovon 99 Tram Region Bern betreffen. Rund zehn Einsprachen stammen von Organisationen und Parteien, der Rest von Privatpersonen, bzw. Unternehmen. Nach einer ersten Beurteilung der Einsprachen sind die Einspracheverhandlungen gestaffelt aufgenommen worden.

10. Bauablauf

Die zeitliche Planung für die Realisierung von Tram Region Bern muss mit verschiedenen anderen grossen Infrastrukturprojekten in angrenzenden Gebieten koordiniert werden, so etwa mit den Projekten Gleissanierung Breitenrain, Umbau Bolligenstrasse und öV-Knoten Ostermundigen. Der Terminplan sieht vor, dass 2015 auf dem Ast Ostermundigen und am Eigerplatz mit dem Bau begonnen werden soll⁶. 2017 soll dann der Ast Bern-Köniz in Angriff genommen werden. Die Bauzeit wird bei beiden Tramästen rund fünf Jahre betragen und sich somit für das Gesamtprojekt auf voraussichtlich sieben Jahre belaufen. Der Tramast Ostermundigen wird voraussichtlich 2019 in Betrieb gehen, die vollständige Inbetriebnahme von Tram Region Bern ist gemäss dem heutigen Zeitplan Ende 2021 vorgesehen.

⁶ Um die Bauvorbereitungsarbeiten für den Eigerplatz zeitgerecht beginnen zu können, hat die Stadt Bern mit dem Kanton eine Vereinbarung zur Vorfinanzierung dieser Arbeiten abgeschlossen.

Terminplan Plangenehmigungsverfahren / Bauablauf (Stand: 6.3.2014)


17460-102-T Zeitplan_PGV_Bauablauf_2013-22_Stand_6.3.14.xlsx/rob/bep

TBF + Partner AG

Tabelle: Bauablauf Tram Region Bern und Schnittstellenprojekte

11. Kosten und Finanzierung

11.1 Realisierungskosten Tramlinie 10

Die Realisierung der Tramlinie 10 wird gemäss dem Kostenvoranschlag für das Bauprojekt 494,9 Mio. Franken kosten (Preisstand 2012, exkl. Mehrwertsteuer, +/- 10 Prozent). Die Hauptanteile der Kosten sind Bahntechnik (115 Mio. Fr.), Werkleitungen (110 Mio. Fr.) und Strassenbau (90 Mio. Fr.). Daran, dass sich die Hauptanteile kostenmässig fast gleich verteilen, lässt sich erkennen, dass das Projekt Tram Region Bern mindestens ebenso sehr der Erneuerung des Strassenraums und der unterirdischen Infrastrukturen dient wie dem Bau einer neuen Tramlinie. Die Kosten für die Projektierung sind in diesen Zahlen nicht enthalten. Für das Teilprojekt 3 fallen abgesehen von einem geringfügigen Beitrag der Stadt Bern nur Kosten für BERNMOBIL an, grösstenteils für die Verlegung der Trolleybus-Fahrleitung. Diese werden ausserhalb des Projekts Tram Region Bern durch den Kanton finanziert.

	Total	Teilprojekte				
		1	2	3	4	5
Allgemeine Kosten ⁷	71.9	23.9	4.3	-	37.5	6.2
Erstellungskosten ⁸	396.2	141.8	35.6	-	175.1	43.8
Risiko/Unvorhergesehenes	26.8	8.6	3.2	-	11.8	3.1
Total exkl. MwSt.	494.9	174.3	43.1	⁹ -	224.4	53.1
<i>Anteil Stadt pro Teilprojekt</i>	<i>47.8</i>	<i>7.8</i>	<i>15.9</i>	<i>-</i>	<i>24.1</i>	<i>-</i>

Tabelle 2: Erstellungskosten Tramlinie 10 nach Teilprojekten (Preisstand 2012, Kostengenauigkeit +/- 10%, ohne MwSt. und Projektierungskosten)

11.2 Kostenteiler zwischen den Projektpartnern und Kostenanteile Linie 10

Die Verteilung der Kosten für das Projekt Tram Region Bern folgt dem sogenannten „Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung“. Dies bedeutet, dass der Kanton (unterstützt vom Bund) als Träger des öffentlichen Verkehrs vollumfänglich für die Kosten der Traminfrastruktur und die dadurch bedingten Umbauten von Strassen und Werkleitungen aufkommt. Die Strassen- und Werkeigentümer beteiligen sich an den Kosten, soweit ihnen ein Vorteil erwächst. Somit muss beispielsweise der Kanton für neuwertige Werkleitungen vollständig aufkommen, während umgekehrt die Stadt den Ersatz vollständig abgeschriebener Werkleitungen selber berappen muss. Die Kosten für alle Projektelemente sind gemäss diesem Prinzip auf die Bauherren verteilt worden.

Mit ihren Beiträgen an die Realisierung von Tram Region Bern finanzieren die Gemeinden also nicht den Bau der Tramlinie, sondern kommen nur für die Kosten auf, die ihnen als Eigentümerinnen für die Sanierung und Aufwertung von Strassen, Plätzen und weitere Infrastrukturen entstehen. Diese Kosten würden zu einem erheblichen Teil auch ohne Tramprojekt anfallen. Zudem müssen die Kosten für die Haltestellen samt Wartehallen, welche gemäss kantonaler Gesetzgebung kommunale Aufgabe sind, von den Gemeinden übernommen werden.

Für Projektpartner ergeben sich daraus folgende Kostenanteile an die Realisierung der Linie 10 (ohne Projektierungskosten K1+K2 und Mehrwertsteuer sowie weitere stadtspezifische Kosten):

	Total	öV Kanton/ Bund	Bern- mobil	TBA Kanton	Bern	Köniz	Ostermundigen	Werke
Kostenanteile	494.9	363.7	5.3	4.3	47.8	17.1	26.7	29.9
steuerfinanziert					25.0	11.6	18.7	
spezialfinanziert					22.8	5.5	8.0	

Tabelle 3: Kostenanteile Realisierung Tramlinie 10 nach Projektpartnern

Insgesamt beträgt der Anteil der Gemeinden an den gesamten Realisierungskosten 18.5 Prozent (Köniz 3.5 Prozent, Bern 9.5 Prozent, Ostermundigen 5.5 Prozent).

⁷ Verkehrsmanagement Bau, Landerwerb, Honorare und Nebenkosten

⁸ Bahntechnik, Hochbau, Strassenbau, Bepflanzungen, Werkleitungen, Kunstbauten und Baunebenkosten

⁹ Der Anteil Kanton (öV-Investitionen) wird ausserhalb von Tram Region Bern finanziert. Der Anteil Stadt (0.03 Mio. Fr exkl. MwSt.) ist Teil der Vorlage Tram Region Bern (stadtspezifische Kosten, vgl. Tabellen S. 17 u. 19)

11.3 Stand Finanzierung Tramlinie 10

Der Kantonsanteil an die Tramlinie 10 ist bereits vollständig finanziert. Der Beitrag an den Linienast Ostermundigen (Teilprojekte 4 und 5) und den Eigerplatz (Teilprojekt 2) sind vom Grossen Rat im öV-Investitionsrahmenkredit 2010 - 2013 genehmigt worden. Der Beitrag an den Linienast Köniz (Teilprojekt 1) ist im öV-Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017 enthalten, welchem der Grosse Rat im Juni 2013 zugestimmt hat.

Der Bundesbeitrag an die Umstellung der Linie 10 auf Tram ist ebenfalls zum grössten Teil bereits definitiv gesprochen (Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010). Der Restbeitrag des Bundes soll im Rahmen der zweiten Generation des Programms Agglomerationsverkehr gesprochen werden. Namentlich betrifft dies den Bundesbeitrag zum Eigerplatz. Der Parlamentsbeschluss ist hier bis spätestens Ende 2014 vorgesehen.

11.4 Kunst im öffentlichen Raum

Im Gesamtkostenvoranschlag Tram Region Bern ist eine von der Behördendelegation genehmigte Summe von 1.5 Mio. Franken oder ca. 0,3 Prozent der Gesamtsumme enthalten. Damit soll eine Kunstintervention innerhalb des Projektperimeters Tram Region Bern umgesetzt werden.

Die Stadt Bern leistet ihren Beitrag gestützt auf das städtische Reglement über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement, SSSB 423.1). Der Anteil der Stadt Bern berechnet sich proportional zu den Gesamtkosten. Er beträgt Fr. 155 000.00 exkl. MwSt. Der Betrag ist unter dem Kostenanteil Strassenbau in der Position „Honorare Nebenkosten“ enthalten. Der Kanton sowie die Gemeinden Köniz und Ostermundigen leisten ihre Beiträge gemäss ihren Anteilen an den Realisierungskosten für die Tramlinie 10.

11.5 Kreditvorlage der Stadt Bern

Der mit SRB 448 vom 13. August 2009 bewilligte Projektierungskredit (K1) von Fr. 655 000.00 und die mit SRB 482 vom 3. November 2011 bewilligte Erhöhung des Projektierungskredits (K2) auf 1,8 Mio. Franken (1,67 Mio. Franken exkl. MwSt.) für die Erarbeitung eines Bau-/Auflageprojekts sind in den nachfolgenden Positionen separat aufgeführt und Bestandteil des vorliegend beantragten Kredits. Alle Kostenangaben basieren auf dem Preisstand 2012 II (1. Oktober 2012 bis 31. März 2013) gemäss dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI).

Stadt Bern, Gesamtkosten

Beantragter Kredit
exkl. MwSt.

Kostenanteil am Gesamtprojekt

Verkehrsmanagement	Fr.	1 304 424.00
Honorare Nebenkosten	Fr.	2 706 372.00
Bahntechnik ¹⁰	Fr.	3 431 548.00
Hochbau	Fr.	1 829 445.00
Strassenbau	Fr.	11 286 126.00
Werkleitungen	Fr.	20 770 605.00
Baunebenkosten	Fr.	3 598 458.00
Risiko/Unvorhergesehenes	Fr.	2 870 074.00
<i>Kostenanteil Stadt am Gesamtprojekt</i>		<u>47 797 052.00</u>

¹⁰Wartehallen und Perronplatten

Honorarkosten K1 und K2	Fr.	1 666 667.00
<i>Stadtspezifische Kosten</i>		
TP 3 Innenstadt	Fr.	30 000.00
Pulverweg	Fr.	200 000.00
Koordination/Abklärungen Stadt Bern	Fr.	861 837.00
<hr/>		
<i>Gesamtkosten exkl. MwSt.</i>	<i>Fr.</i>	<i>50 555 556.00</i>
Mehrwertsteuer (8.0 %)	Fr.	4 044 444.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.	Fr.	54 600 000.00

Stadt Bern, Kostenanteil
Strassenbau

Beantragter Kredit
exkl. MwSt.

Kostenanteil am Gesamtprojekt Strassenbau

Verkehrsmanagement	Fr.	876 155.00
Honorare Nebenkosten	Fr.	1 470 922.00
Bahntechnik	Fr.	3 431 548.00
Hochbau	Fr.	1 829 445.00
Strassenbau	Fr.	11 286 126.00
Werkleitungen	Fr.	2 121 367.00
Baunebenkosten	Fr.	2 435 583.00
Risiko/Unvorhergesehenes	Fr.	1 552 350.00
<hr/>		

Kostenanteil Stadt am

Gesamtprojekt Strassenbau *25 003 496.00*

Honorarkosten K1 und K2	Fr.	875 670.00
-------------------------	-----	------------

Stadtspezifische Kosten Strassenbau

TP 3 Innenstadt	Fr.	30 000.00
Pulverweg	Fr.	200 000.00
Koordination/Abklärungen Stadt Bern	Fr.	741 837.00
<hr/>		

<i>Gesamtkosten exkl. MwSt.</i>	<i>Fr.</i>	<i>26 851 003.00</i>
---------------------------------	------------	----------------------

Mehrwertsteuer (8.0 %)	Fr.	2 148 997.00
------------------------	-----	--------------

Gesamtkosten inkl. MwSt.	Fr.	29 000 000.00
Strassenbau		

Stadt Bern, Kostenanteil Sied-
lungsentwässerungBeantragter Kredit
exkl. MwSt.*Kostenanteil am Gesamtprojekt Siedlungsentwässerung*

Verkehrsmanagement	Fr.	428 269.00
Honorare Nebenkosten	Fr.	1 235 450.00
Bahntechnik	Fr.	0.00
Hochbau	Fr.	0.00
Strassenbau	Fr.	0.00
Werkleitungen	Fr.	18 649 238.00
Baunebenkosten	Fr.	1 162 875.00
Risiko / Unvorhergesehenes	Fr.	<u>1 317 724.00</u>

*Kostenanteil Stadt am
Gesamtprojekt Siedlungsent-
wässerung*

22 793 556.00

Honorarkosten K1 und K2 Fr. 790 997.00

Stadtspezifische Kosten Siedlungsentwässerung

TP 3 Innenstadt	Fr.	0.00
Pulverweg	Fr.	0.00
Koordination/Abklärungen Stadt Bern	Fr.	<u>120 000.00</u>

Gesamtkosten exkl. MwSt. Fr. 23 704 553.00

Mehrwertsteuer (8.0 %) Fr. 1 895 447.00

Gesamtkosten inkl. MwSt. Fr. **25 600 000.00**

Siedlungsentwässerung**12. Folgekosten***12.1 Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt)*

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Restbuchwert	29 000 000.00	28 275 000.00	27 550 000.00	725 000.00
Abschreibung 2.5 %	725 000.00	725 000.00	725 000.00	725 000.00
Zins 2.28 %	661 200.00	644 670.00	628 140.00	16 530.00
Kapitalfolgekosten	1 386 200.00	1 369 670.00	1 353 140.00	741 530.00

12.2 Kapitalfolgekosten Abwasseranlage (Sonderrechnung Stadtentwässerung)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Restbuchwert	23 704 553.00	23 408 245.00	23 111 940.00	296 305.00
Abschreibung 1.25 %	296 305.00	296 305.00	296 305.00	296 305.00
Zins 2.28%	540 465.00	533 710.00	526 950.00	6 755.00
Kapitalfolgekosten	836 770.00	830 015.00	823 255.00	303 060.00

12.3 Betriebsfolgekosten

Durch die zusätzlichen Verkehrsflächen (Verbreiterung Strassenraum infolge Eigentrassee Tram im Ast Ostermundigen) erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten um ca. Fr. 20 000.00. Dadurch erhöht sich auch der Aufwand für den Betrieb und Unterhalt der Strassenentwässerungsanlagen (zusätzliche Anlageteile) um rund Fr. 6 000.00.

Bei den Lichtsignalanlagen und der Beleuchtung fallen nach heutigem Kenntnisstand keine zusätzlichen Kosten an.

Insgesamt werden in den Teilprojekten 2 (Eigerplatz) und 4 (Viktoriastrasse-Waldeck) zusätzlich zum Ersatz der bestehenden Bäume rund 40 neue Bäume gepflanzt. Dadurch und durch die Erweiterung der Grünflächen (Vergrösserung Eigerpark und zusätzliche Grünstreifen bei Strassenbäumen) erhöhen sich die jährlichen Betriebsfolgekosten (funktioneller Unterhalt und Pflege) um rund Fr. 22 000.00.

Für die Tramlinie 10 werden auf Stadtgebiet 14 neue Wartehallen vom Typ Stadt Bern sowie die beiden spezifisch gestalteten Wartehallen am Eigerplatz erstellt. Dadurch entstehen jährliche Mehrkosten von rund Fr. 32 000.00.

Bei den Abwasseranlagen werden fast ausschliesslich bestehende Anlageteiler durch neue ersetzt. Durch geringfügige Kapazitätserweiterungen im Ast nach Ostermundigen (Vergrösserung der Rohrdurchmesser und Mehrlängen) entstehen in der Summe höhere Betriebskosten von schätzungsweise Fr. 10 000.00.

Insgesamt ist beim Projekt Tram Region Bern für die Stadt mit Betriebsfolgekosten von rund Fr. 90 000.00 pro Jahr zu rechnen.

12.4 Auswirkung der Tramlinie 10 auf den öV-Gemeindebeitrag

Die Gemeinden müssen sich nach kantonaler Gesetzgebung mit einem Drittel an den ungedeckten Kosten des öV-Angebots und der öV-Investitionen beteiligen. Die Gemeindebeiträge werden aufgrund eines Kostenschlüssels errechnet, welcher die Anzahl Haltestellenabfahrten des öV in einer Gemeinde (zwei Drittel) und ihre Bevölkerungszahl (ein Drittel) berücksichtigt. Unterschiedliche Verkehrsmittel des öV werden dabei nach ihrer Angebotsqualität unterschiedlich gewichtet. Eine Busabfahrt wird mit 1 öV-Punkt gerechnet, eine Tramabfahrt mit 1.5 öV-Punkten.

Unter der Annahme, dass das Busangebot aufgrund der wachsenden Passagierzahlen auch in den kommenden Jahren wie bisher leicht verdichtet (ca. 1 Prozent/Jahr) und damit für die Stadt teurer wird, ist anzunehmen, dass der Stadt zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Tramlinie 10 (2021) noch eine Mehrbelastung von rund 200 öV-Punkten entstehen wird, was beim heutigen Kostensatz von Fr. 386.00/öV-Punkt knapp Fr. 80 000.00/Jahr ausmachen wird. Dies wird dann einer einmaligen Kostensteigerung um 3 Prozent entsprechen.

Mit dem Trambetrieb werden auf der Linie 10 auf Stadtgebiet 1.5 neue Haltestellen hinzukommen: Zukünftig soll auch die Haltestelle Kursaal bedient werden, zudem wird die heute auf Boden der Gemeinde Ostermundigen liegende Haltestelle Waldeck zukünftig genau auf der Gemeindegrenze liegen weshalb die Kosten zwischen den beiden Gemeinden geteilt werden. Durch den Trambetrieb auf der Linie 10 werden also zusätzliche Kosten von rund 690 öV-Punkten entstehen.

Mit der parallel zum Projekt Tram Region Bern durchgeführten Umgestaltung des Viktoriaplatzes wird aber auch die gleichnamige Haltestelle verschoben und die darauf folgende Haltestelle Moserstrasse aufgehoben, da der Abstand zwischen den beiden Haltestellen zu gering wäre. Dadurch

werden 460 öV-Punkte eingespart, womit in der Summe aus dem Projekt Tram Region Bern und dem Projekt Gleissanierung Breitenrain eine halbe Haltestelle hinzukommt. Diese entspricht 230 öV-Punkten, bzw. rund Fr. 90 000.00/Jahr, was einer einmaligen Steigerung der städtischen Kosten für die Linie 10 um 3.5 Prozent entsprechen wird.

13. Beiträge Dritter

Die Kosten für die Hausanschlüsse der Abwasseranlagen müssen von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern getragen werden. Die Aufwendungen werden vorerst durch die Stadt Bern bezahlt (in der vorliegenden Kostenzusammenstellung enthalten) und anschliessend bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern durch die Stadt eingefordert. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

14. Werterhalt und Mehrwert

	Walterhalt	Mehrwert
Strassenbau	60 %	40 %
Siedlungsentwässerung	85 %	15 %

15. Allfällige Teilrealisierung

Für den Fall, dass der Gemeindebeitrag an Tram Region Bern entweder nur in Köniz oder in Ostermundigen angenommen würde, hat die Behördendelegation an ihrer Sitzung vom 24. Mai 2013 beschlossen, eine Teilrealisierung, d.h. die Realisierung desjenigen Teillasts anzustreben, der von beiden betroffenen Gemeinden unterstützt wird. Die Behördendelegation ist der Auffassung, dass die Notwendigkeit der Umstellung von Bus auf Tram auf beiden Ästen der Linie 10 nachgewiesen ist. Deshalb könnte auch mit einer Teilrealisierung die Kapazitätsprobleme auf der Linie mindestens auf einem der beiden Äste behoben und damit der Nutzen des Projekts dennoch teilweise realisiert werden.

Entsprechend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, ihm die Kompetenz zu einer Teilrealisierung von Tram Region Bern zu erteilen, sollte eine der beiden Nachbargemeinden ihren Kostenanteil ablehnen. Falls die Gemeinde Ostermundigen ihren Anteil ablehnt, soll somit der Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Ast Köniz, Antragsziffer 2) realisiert werden, falls die Gemeinde Köniz ihren Anteil ablehnt, soll der Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Ast Ostermundigen, Antragsziffer 3) realisiert werden.

Falls sowohl Köniz als auch Ostermundigen ihre Kostenanteile an Tram Region Bern ablehnen sollten, die Stadt Bern aber zustimmt, so ist das Projekt Tram Region Bern vollständig abgelehnt. Da jedoch die Strassen und Schienenanlagen auf dem Eigerplatz dringend einer Sanierung bedürfen, wird der Gemeinderat in diesem Fall umgehend eine neue Vorlage basierend auf dem in Kapitel 6.3 beschriebenen Projekt Eigerplatz ausarbeiten. Dieses müsste bereits im ersten Halbjahr 2015 zur Abstimmung gebracht werden. Gleich würde der Gemeinderat vorgehen, falls der Kostenanteil an Tram Region Bern von den Stimmberechtigten in der Stadt Bern abgelehnt würde.

Antrag

1. Für den Kostenbeitrag der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern werden folgende Kredite bewilligt:
Fr. 29 000 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto xxx für den Projektbestandteil Strassenbau;
Fr. 25 600 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto yyy für die Siedlungsentwässerung
2. Falls die Gemeinde Köniz ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Eigerplatz bis Waldeck (Gemeindegrenze Bern-Ostermundigen) zu realisieren.
3. Falls die Gemeinde Ostermundigen ihren Kostenanteil an Tram Region Bern ablehnt, wird der Gemeinderat ermächtigt, den Abschnitt Kursaal bis Dübystrasse (Gemeindegrenze Bern-Köniz) zu realisieren.
4. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieser Beschlüsse beauftragt.

Bern, 12. März 2014

Der Gemeinderat

Beilage

Entwurf Abstimmungsbotschaft