

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat****Tram Region Bern: Vorprojekt; Projektierungskredit****1. Worum es geht**

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat eine Kreditvorlage über Fr. 655 000.00 als Beitrag der Stadt Bern an die Gesamtkosten des Vorprojekts zur Erstellung einer Tramlinie von Ostermundigen nach Köniz entlang der heutigen Buslinie 10.

**2. Ausgangslage**

Die Agglomeration Bern ist der wichtigste Wirtschaftsmotor und ein wichtiger Wohnstandort des Kantons. Sie soll und wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Bis ins Jahr 2030 wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um sieben Prozent und die Zahl der Beschäftigten um elf Prozent zunehmen. Das verursacht mehr Verkehr. Gemäss Prognosen ist mit einer Zunahme von 16 Prozent beim Strassenverkehr und von 42 Prozent beim öffentlichen Verkehr zu rechnen.

Im Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung von 2005 halten Region Bern und Kanton gemeinsam fest, dass Tram und Bus im Agglomerationskern die wichtigsten Verkehrsmittel sein sollen. Die Umstellung auf Tram oder andere öV-Systeme ist dort zu prüfen, wo Buslinien überlastet und weitere Angebotsausbauten nicht mehr möglich sind. Als erste Umsetzungsschritte dieser Strategie ist Tram Bern West und die Verlängerung der Linie 9 bis zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf vorangetrieben worden. Beide Projekte sind heute im Bau.

Weiter wurden die öV-Erschliessung von Köniz und Ostermundigen in zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) untersucht und verschiedene Ausbauvarianten (u.a. Ausbau S-Bahn und Einsatz von Doppelgelenkbussen) geprüft<sup>1</sup>. Das Tram schnitt in beiden ZMB als eindeutig beste Variante ab. Es ist das am besten geeignete Verkehrsmittel, um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen, und dies aus folgenden Gründen:

**Ökonomisch** deshalb, weil trotz erheblichen Investitionskosten der gesamte Aufwand für Amortisation und Betrieb bei der Tramlösung langfristig tiefer als bei einer vergleichbaren Buslösung ausfällt.

**Angebotsmässig** deshalb, weil das Tram zweieinhalb Mal mehr Platz bietet als ein Gelenkbus, weil der Fahrkomfort höher ist. Dank grösserer Leistungsfähigkeit kann das Tram in einem sinnvollen Takt verkehren und den Fahrplan besser einhalten.

---

<sup>1</sup> Nähere Informationen zu den genannten Studien:

**Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung:** [www.bernverkehr.ch](http://www.bernverkehr.ch)

**ZMB Bern:** [www.bve.be.ch/site/index/bve/bve\\_bve\\_akt\\_aktuelles/bve\\_bve\\_akt\\_aktuelles-alle.htm?newsId=36158](http://www.bve.be.ch/site/index/bve/bve_bve_akt_aktuelles/bve_bve_akt_aktuelles-alle.htm?newsId=36158) )

**ZMB Ostermundigen:** [http://www.be.ch/web/index/kanton/kanton-mediencenter/kanton-mediencenter-mm/kanton-mediencenter-mm-detail.htm?id=8539&linkName=Neue Tramlinien f% C3 % BC r die Region Bern](http://www.be.ch/web/index/kanton/kanton-mediencenter/kanton-mediencenter-mm/kanton-mediencenter-mm-detail.htm?id=8539&linkName=Neue%20Tramlinien%20f%C3%BCr%20die%20Region%20Bern)

**Ökologisch** deshalb, weil mit der Umstellung auf das Tram der Gesamt-CO<sub>2</sub>-Ausstoss und der Energieverbrauch pro Fahrgast von BERNMOBIL reduziert werden kann.

**Städtebaulich** deshalb, weil sich die Tramlinie in die bestehenden Siedlungsräume einfügen und gleichzeitig zu einer Aufwertung einzelner Quartiere führen soll. Geplante Überbauungen können so mit dem ÖV gut erschlossen werden.

Die geplante Tramlinie 10 von Köniz - Bern - Ostermundigen befindet sich in einem heterogen gewachsenen sowie sich weiter in Entwicklung befindlichen urbanen und zum Teil auch ländlichen Umfeld. Das Vorhaben wird die durchfahrenen Stadträume zwischen den Fassaden für Jahrzehnte prägen. Gefragt ist deshalb eine wegweisende, zukunftsgerichtete hohe stadträumliche Qualität. Besondere Bedeutung kommt der Integration in die betroffenen Stadträume und, je nach Quartier, auch deren Aufwertung zu. Interdisziplinäres Arbeiten ist deshalb unabdingbare Voraussetzung.

Das Tram wird den Verkehrsraum weitgehend mit den andern Verkehrsteilnehmenden teilen müssen. Grosses Gewicht kommt deshalb der Verträglichkeit mit diesen, insbesondere dem Langsamverkehr, zu. Durch ein geschicktes Verkehrsmanagement ist die fahrlangerechte (wesensgerechte) Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs sicher zu stellen und die verstetigte Verkehrsabwicklung des Autoverkehrs auf einem dem Stadtraum angemessenen Geschwindigkeitsniveau anzustreben.

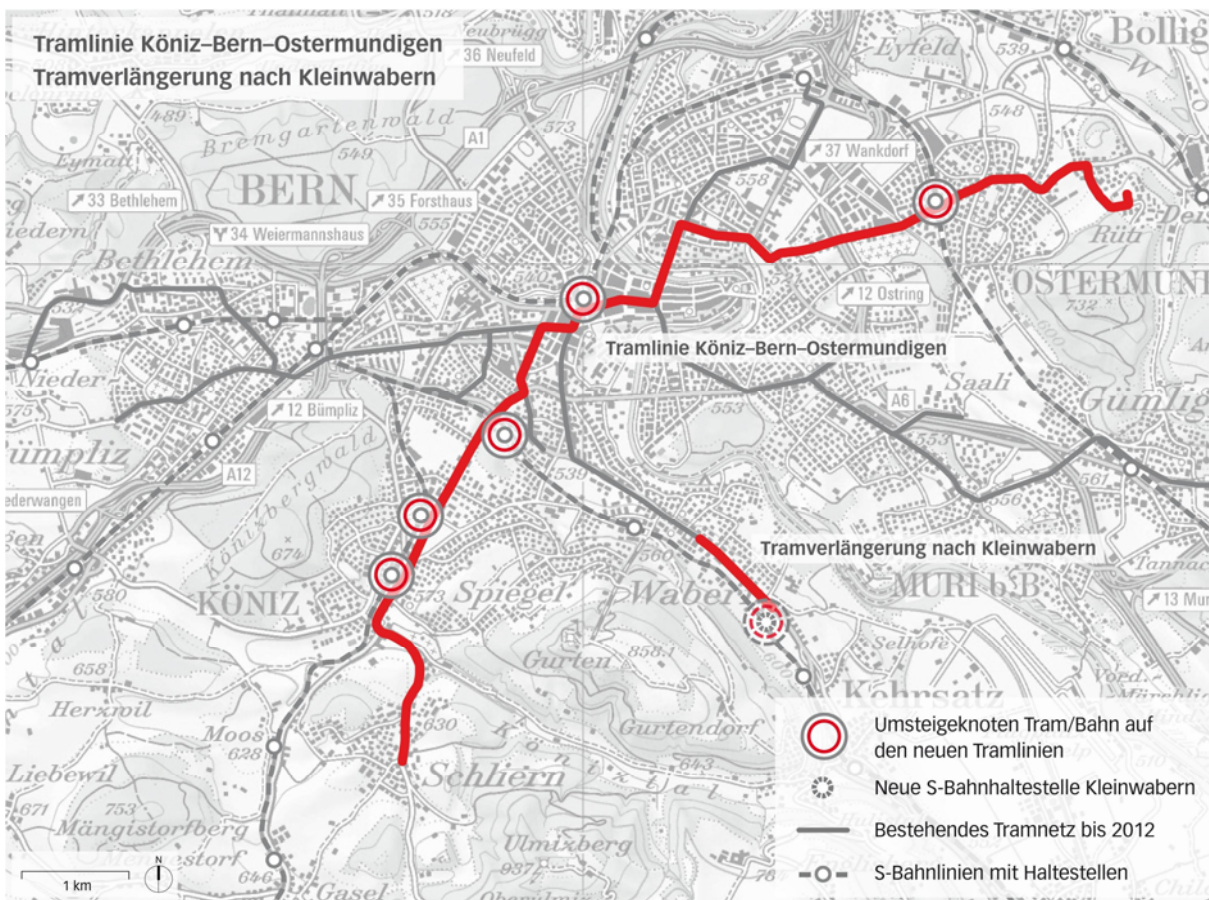


Abb. 1: Tram Köniz-Bern-Ostermundigen und Kleinwabern

### 3. Das Projekt

Das Projekt Tram Region Bern sieht den vollständigen Ersatz der Buslinie 10 durch ein Tram entlang der bestehenden Linienführung vor. Die Linie wird im 6-Minuten-Takt die Vororte Ostermündigen und Köniz verbinden und dabei die Innenstadt von Bern durchqueren. Ferner ist die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern geplant (vgl. Abb. 1). Während in Köniz das Trasse weitgehend auf einer Kantonsstrasse verläuft, befindet es sich in Ostermündigen auf Gemeindestrassen. Diese befinden sich in weiten Teilen in einem kritischen Zustand und müssen saniert werden. Bei der Projektierung wird ganz besonderer Wert auf die optimale Verknüpfung mit der S-Bahn und anderen Bus- bzw. Postautolinien gelegt. Hierzu wird die RVK4 (Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland) Vorschläge ausarbeiten.

Das Projekt gliedert sich in folgende sechs Teilprojekte (TP):

TP1: Köniz	Endstation Schliern - Eigerplatz
TP2: Eigerplatz	Eigerplatz (Integration in Linie 3)
TP3: Innenstadt	Eigerplatz - Viktoriaplatz
TP4: Ostermündigen	Viktoriaplatz - bis Anfang Rüti-Steigung
TP5: Rüti	Bergstrecke Rüti bis Wendeschlaufe
TP6: Kleinwabern	Endhaltestelle Tram 9 bis Kleinwabern

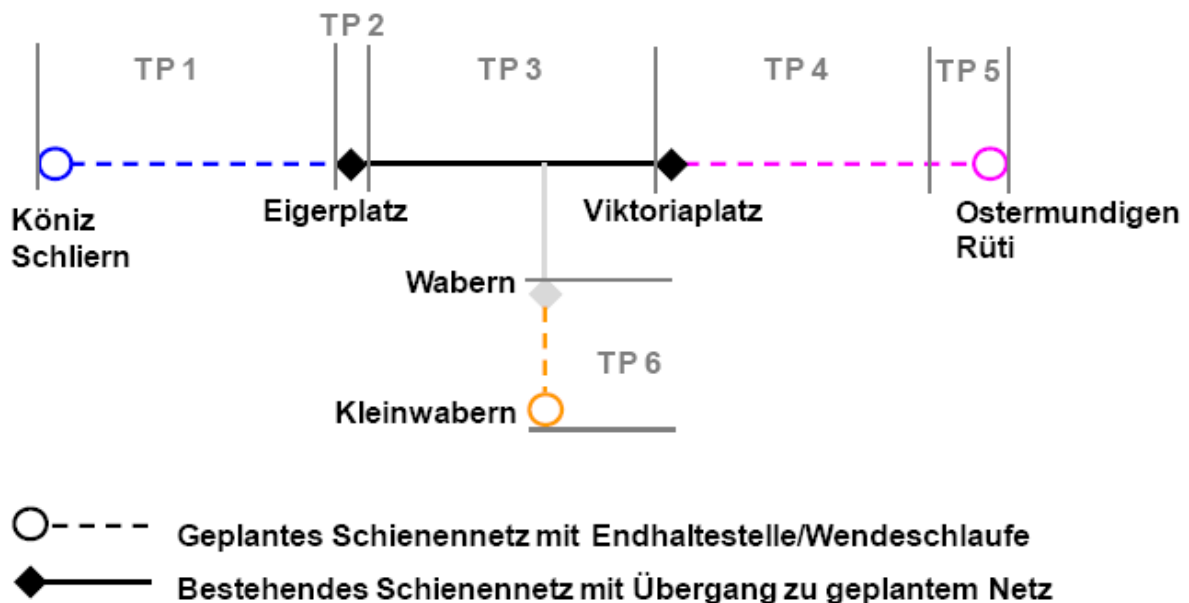


Abb. 2: Gliederung der Teilprojekte

### 4. Schwerpunkte des Projekts in der Stadt Bern

Das Projekt Tramlinie 10 wird neben dem Nutzen für das öV-Angebot auch Verbesserungen der Strasseninfrastruktur und städtebauliche Aufwertungen bringen. Folgende Schwerpunkte sind auf dem Gebiet der Stadt Bern vorgesehen:

- (1) Das Galgenfeld (besonders die Areale Schönberg-Ost und Baumgarten) ist als Teil des ESP Wankdorf ein Entwicklungsgebiet mit erheblichem Potenzial. Mittelfristig wird dort mit neuem Wohnraum für etwa 1 700 Menschen und etwa 900 neuen Arbeitsplätzen ge-

rechnet. Ein erheblicher Teil des für den Ast Ostermundigen der Linie 10 prognostizierten Nachfragewachstums ist auf dieses Gebiet zurückzuführen.

- (2) Entlang der Ostermundigenstrasse, vom Zentweg bis zum Pulverweg, soll die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden. Auf diesem Abschnitt sind die Trottoirs zu schmal, aber auch für den Veloverkehr ist diese an sich wichtige Route aufgrund des engen Strassenquerschnitts und des grossen Verkehrsaufkommens wenig attraktiv. Der Bus kann bei Gegenverkehr die Velofahrenden hier nicht überholen. Dies führt bei allen Verkehrsteilnehmenden zu Stresssituationen. Das Tramprojekt soll mehr Sicherheit und Komfort schaffen, womit u.a. eine Motion des Stadtrats aus dem Jahr 2004 erfüllt wird.
- (3) Die Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram ist für die nordöstlichen Stadtteile eine städtebauliche Chance, genauso wie das Tram Bern West für Bümpliz, Bethlehem und Brünnen. So soll die Qualität des öffentlichen Raums im Bereich Schönburg-Rosengarten aufgewertet werden. Mit dem Tram soll aber auch die Verkehrssicherheit in diesem stark belasteten Gebiet verbessert werden. Der Viktoriaplatz, die Rosengartenkreuzung und die Abzweigung Ostermundigenstrasse sind verkehrlich neuralgische Punkte, die für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer effizienter, sicherer und attraktiver gestaltet werden sollen.
- (4) Eine sorgfältige Planung ist auch in der Innenstadt geboten. Das regionale Tramkonzept hat 2003 im Grundsatz nachgewiesen, dass eine zusätzliche Tramlinie hier betrieblich möglich ist, wenn die Linie 12 nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse geführt wird (Alternative: Richtung Westen auf die Achse Amthausgasse - Schauplatzgasse und Richtung Osten auf die Bundesgasse - Kochergasse). In einem weiteren Schritt ist nun detailliert zu untersuchen, ob die Kapazität an den Knoten Hirschsengraben und Zytglogge genügt und auf welche Weise Streckenunterbrüche bewältigt, bzw. Redundanzen geschaffen werden können (Umleitungen, Busersatzbetrieb). Schliesslich sind die Auswirkungen dieser Lösung auf andere Linien und die neuen Verknüpfungsmöglichkeiten für die Buslinien am Bahnhof in einem eigenen Teilprojekt vertieft zu prüfen.
- (5) Am Eigerplatz ist heute die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden nicht ideal (z.B. lange Wartezeiten bei Lichtsignalen, teilweise fehlende Radstreifen, knapp bemessene Tramperrons und lange Umsteigewege zwischen den verschiedenen Linien). Diese wichtige Verkehrsdrehscheibe und ihre städtebauliche Gestaltung ist deshalb ein weiterer Schwerpunkt des Projekts. Ein Wettbewerbsverfahren soll helfen, eine optimale Lösung zu finden.
- (6) Es ist eine Lösung für die zukünftige Erschliessung des Weissenbühlquartiers durch den öffentlichen Verkehr zu erarbeiten. Der Knoten Weissensteinstrasse mit der Unterführung der Gürbetallinie (Abschnitt Lentulusstrasse - Dübystrasse) muss neu gestaltet werden, um die Tramlinie aufnehmen zu können. Es ist eine möglichst gute Umsteigesituation zwischen Tram und S-Bahn zu schaffen sowie die stadträumliche Qualität des Orts aufzuwerten.

## **5. Projektschwerpunkte in Köniz und Ostermundigen**

Ostermundigen strebt mit Baulandreserven für 1 200 Wohnungen ein quantitatives Wachstum an, welches mit der bisherigen Buserschliessung nicht mehr zu bewältigen ist. Zu den planerischen Herausforderungen in Ostermundigen gehören der Abschnitt Ostermundigen - Laubeggstrasse (Allee, Veloroute, mögliches Eigentrassee), die Bahnhof-Unterführung (Busbuchten), der Abschnitt Bahnhof - Kreuzung Zollgasse (Städtebauliche und identitätsstiftende Gestaltung unter Wahrung der Funktionalität auf Grund einer klaren und einfachen Idee). Für das Teilprojekt Rüti soll eine Expertengruppe neue Vorschläge ausarbeiten, um das Problem der starken Steigung zu lösen.

Köniz hat das Gebiet Liebefeld - Köniz zum „magischen Dreieck“ erklärt. Auf dem Bundesareal existiert noch Raum für weitere 1 200 Arbeitsplätze, 750 sollen in den nächsten vier Jahren realisiert werden. Wichtige planerische Aufgaben, die gelöst werden müssen, stellen sich auf der Hessestrasse (Städtebauliche Aufwertung), bei der Haltestelle Liebefeld Park (Verknüpfung S-Bahn-Station Liebefeld), beim Zentrum Köniz (Einbettung in den erst kürzlich sanierten Abschnitt und in die Zone Tempo 30) und beim Schloss Köniz (sorgfältiger Umgang mit dem sensiblen Ortsbild). Bei der Endstation Schliern muss nach einer optimalen und technisch machbaren Lösung für die Wendeschleife gesucht werden.

## **6. Projektorganisation, Partizipation und Kommunikation**

Die Projektorganisation für die Realisierung der neuen Tramlinien in der Region Bern besteht aus Vertreterinnen und Vertretern des Kantons, der Stadt Bern, der Gemeinde Ostermündigen, der Gemeinde Köniz, von BERNMOBIL sowie der RVK 4 (Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland) und externen Beauftragten.

Die Projektorganisation ist gemäss dem Vorbild von Tram Bern West und anderer grosser Infrastrukturprojekte in der Region Bern aufgebaut. Die strategische Führung obliegt der Behördendelegation (BHD), der Lenkungsausschuss (LA) ist unter anderem zuständig für die Erarbeitung der Vorlagen und Anträge an die BHD für die Vergabeentscheide. Die operative Führung obliegt der Gesamtprojektleitung (GPL).

Im Rahmen des Vorprojekts soll eine grösstmögliche Konsolidierung erzielt werden. Voraussetzung dafür ist ein partizipativer Planungsprozess. Der politischen Meinungsbildung, der Kommunikation und insbesondere auch dem Einbezug der Öffentlichkeit wird ein hoher Stellenwert zugemessen (Orientierung, Mitwirkung). Dazu ist für das Gesamtprojekt eine Begleitgruppe eingesetzt worden, in der sämtliche für das Projekt zentralen Akteurguppen vertreten sind. Sie wird über alle wesentlichen Meilensteine des Projekts informiert.

**Organigramm Tram Region Bern**

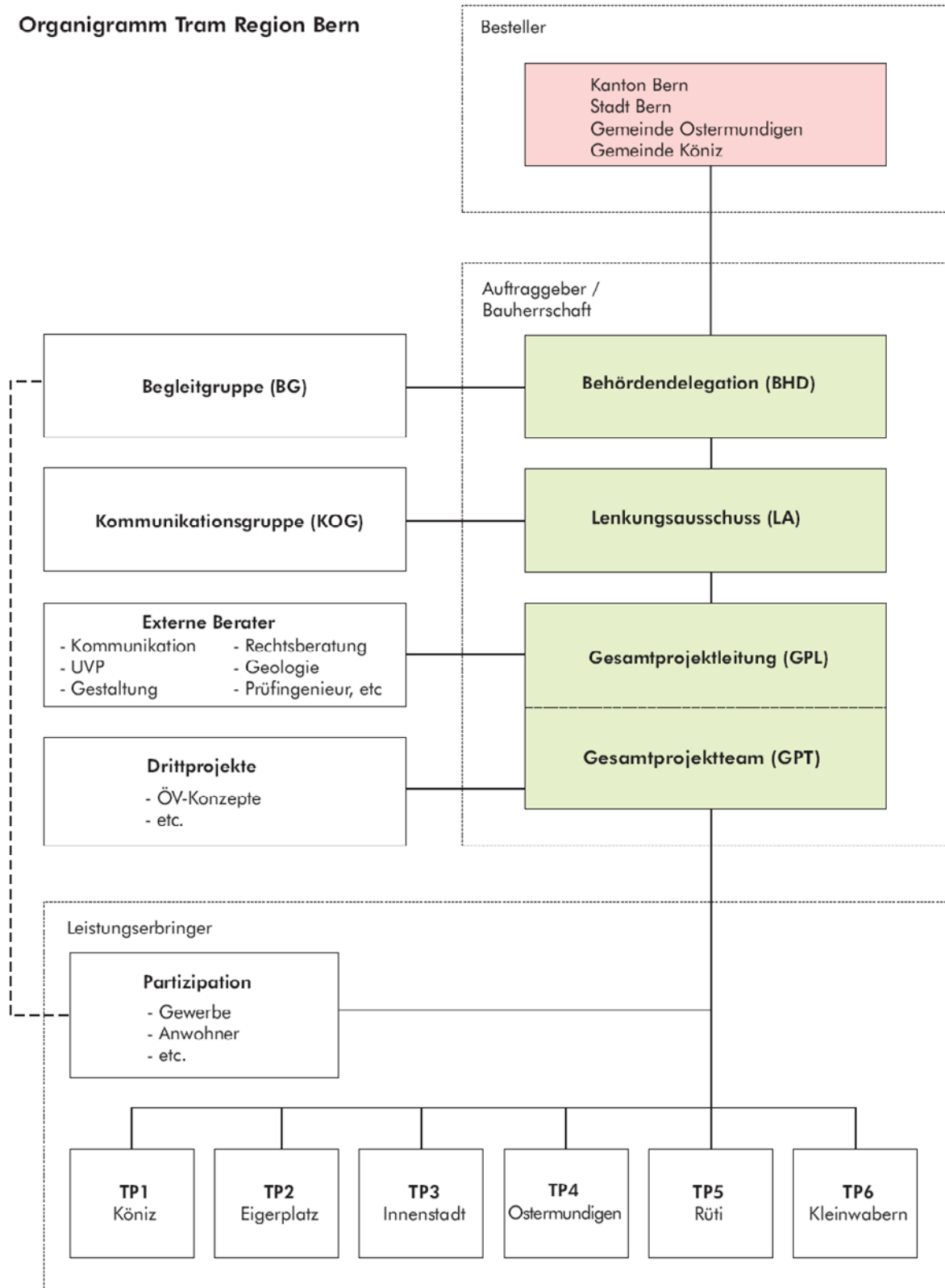


Abb. 3: Projektorganisation Tram Region Bern

## 7. Zusammenstellung der Kosten

In diesem Vortrag wird der Beitrag der Stadt Bern an die Gesamtkosten des Vorprojekts zur Erstellung einer Tramlinie beantragt. Vorgängig werden kurz die Grundsätze für die Finanzierung und Kostenteilung von Infrastrukturprojekten für den Agglomerationsverkehr dargestellt.

### 7.1 Grundsätze zur Kostenteilung

Bei Agglomerationsverkehrsprojekten werden die Kosten für die Erstellung der Traminfrastruktur von Bund und Kanton gemeinsam getragen, während die Gemeinden die Massnahmen im Strassenraum und die städtebauliche Gestaltung zu bezahlen haben, soweit sich die betreffenden Strassen in ihrem Eigentum befinden. Aktuell gilt der folgende Entscheidungsstand:

**Bund:** Er wird voraussichtlich 35 % der Infrastrukturkosten übernehmen. Definitiv entscheiden werden die Eidg. Räte erst 2010. Anschliessend werden auf Basis des Vorprojekts Leistungsvereinbarungen mit dem Bund abgeschlossen.

**Kanton:** Die Planungs- und Realisierungskosten für Tram Region Bern, die auf Ebene Kanton anfallen, sind im Rahmen des öV-Infrastrukturrahmenkredits 2010-2013 vom Grosse Rat Anfang April 2009 beschlossen worden. Die Mittel für die einzelnen Projektphasen werden vom Regierungsrat freigegeben. Eine erste Tranche in Höhe von 5,38 Millionen Franken wurde vom Regierungsrat Mitte Mai gesprochen.

**Gemeinden:** Die Gemeinden haben die Massnahmen für Werterhalt und Wertsteigerung der Strassen sowie die städtebaulichen Massnahmen zu bezahlen, soweit die Strassen im Projektperimeter sich in ihrem Eigentum befinden. Über die Projektierungs- und Realisierungskredite entscheidet in jeder der drei beteiligten Gemeinden das nach Gemeindeordnung finanzkompetente Organ.

### Voraussichtliche Gesamtkosten

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen der Tramprojekte wurde eine grobe Kostenschätzung vorgenommen. Demnach belaufen sich die Investitionskosten für die Traminfrastruktur auf rund 260 Mio. Franken ( $\pm 50\%$ ). Im Vorprojekt wird nun eine konsolidierte Kostenschätzung des Projekts vorgenommen werden. Gestützt darauf werden für das Baurprojekt und die Realisierung detaillierte Kostenteiler für die Gemeinden erarbeitet werden können.

### 7.2 Kosten Vorprojekt

Die Kosten für das Vorprojekt (inkl. einem Anteil für Unvorhergesehenes) belaufen sich auf rund 9 Mio. Franken. Gemäss Praxis bei gemeinsamen Infrastrukturprojekten zwischen Kanton und Gemeinden übernehmen die Gemeinden 20% der Projektierungskosten. Die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen haben sich darauf geeinigt, den Gemeindegemeindekostenanteil für das Vorprojekt zu gleichen Teilen zu tragen, da erst im Vorprojekt zuverlässige Kriterien zur Verteilung der weiteren Kosten zwischen den Gemeinden erarbeitet werden können.

Für das Vorprojekt ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

<b>Position</b>	<b>Gesamtkosten</b>	<b>Anteil Kanton</b>	<b>Anteil je Gemeinde</b>
<i>Querschnittsaufgaben</i> Koordination, Leitung Recht Umweltverträglichkeitsbericht, 1. Stufe Kommunikation / Partizipation Geologie Finanzen / Wirtschaftlichkeit	3 096 000.00	2 476 800.00	206 400.00
<i>Vorbereitungsarbeiten</i> Grundlagen Submissionen Planer / Ingenieure Betriebliche Vorgaben öV-Studien	2 341 200.00	1 872 960.00	156 080.00
<i>Vorprojekt</i> Konsolidierter Lösungsvorschlag für Konzept Gesamtverkehr Trasseführung Tram Haltestellen (Lage, Ausrichtung) Anschlüsse an S-Bahn und Busnetz Städtebau / Gestaltung Strassenraum / Plätze mit Darstellung im Plan und Kosten- schätzung +/-20%	3 000 000.00	2 400 000.00	200 000.00
Total exkl. MwSt.	8 437 200.00	6 749 760.00	562 480.00
MwSt.	641 227.00	512 982.00	42 748.00
Total inkl. MwSt.	9 078 427.00	7 262 742.00	605 228.00
<b>Beiträge gerundet</b>	<b>9 078 000.00</b>	<b>7 263 000.00</b>	<b>605 000.00</b>

Zusätzlich beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat eine Reserve von Fr. 50 000.00. Diese soll für Abklärungen zur Verfügung stehen, die unabhängig von den übrigen Planungspartnern für spezifische Stadtanliegen ausgelöst werden müssen. Erfahrungsgemäss sind solche Abklärungen in grossen Vorhaben nötig, zum Beispiel um begründete Anliegen der Quartierorganisationen zu prüfen. Das Projekt ist aufgrund der Vorgaben des Bundes in einem engen zeitlichen Rahmen zum Abschluss zu bringen. Mit der Reserve wird sichergestellt, dass städtische Anliegen rasch abgeklärt und allenfalls ins Projekt aufgenommen werden können. Die beantragten Fr. 50 000.00 entsprechen 8% des Stadtanteils an den Kosten des Vorprojekts. Sollten grössere Zusatzabklärungen erforderlich werden, müssten dazu separate Kreditbeschlüsse gefällig werden.

Damit wird für das Vorprojekt mit folgenden Kosten für die Stadt Bern gerechnet:

Beitrag Stadt Bern an die Gesamtkosten des Vorprojekts	Fr.	605 000.00
Reserve für Separatabklärungen	Fr.	50 000.00

<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>655 000.00</b>
--------------	------------	-------------------



K 3 (2014 bis ca. 2017):

In dieser Phase wird das baureife Projekt realisiert und den zukünftigen Betreibern und Eigentümern übergeben. Der Baubeginn muss zwingend vor Ende 2014 erfolgen, damit der Bund die reservierten Gelder aus dem Infrastrukturfonds auszahlen kann.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat bewilligt als Beitrag an die Kosten des Vorprojekts für eine Tramlinie von Ostermundigen nach Köniz entlang der heutigen Buslinie 10 einen Kredit von Fr. 655 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800057 (Kostenstelle 580200).
2. Der Kredit ist später in den Baukredit aufzunehmen.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen und dem Stadtrat zu gegebener Zeit einen Kreditantrag für die Realisierung zu unterbreiten.

Bern, 3. Juni 2009

Der Gemeinderat