



Stadt Bern

Botschaften des Stadtrats an
die Stimmberechtigten

**Gemeindeabstimmung
vom 30. November 2003:**

Vermögensübertragung Schlachthof-Areal

Vermögensübertragung Krankenhaus Alexandra

Tram Bern West; Kostenanteil der Stadt Bern

Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004

30. November

2 0 0 3

Inhalt	Seite
Vermögensübertragung Schlachthof-Areal	
Vermögensübertragung Krankenheim Alexandra	3
<hr/>	
Tram Bern West; Kostenanteil der Stadt Bern	13
<hr/>	
Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004	27
<hr/>	

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

1. Vermögensübertragung Schlachthof-Areal
2. Vermögensübertragung
Krankenheim Alexandra

Erläuterung verwendeter Begriffe

Verwaltungsvermögen: Das Verwaltungsvermögen besteht aus den Vermögenswerten, die unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen. Zum Verwaltungsvermögen gehören deshalb zum Beispiel Verwaltungsgebäude, Schulhäuser, Heime, Friedhöfe, Grünanlagen, Badanstalten und Sportplätze.

Finanzvermögen: Das Finanzvermögen besteht aus den Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der Erfüllung öffentlicher Aufgaben veräussert werden können. Der Grossteil des Finanzvermögens ist einer Sonderrechnung (Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern) zugewiesen. In dieser Sonderrechnung befinden sich Wohnliegenschaften, Geschäftshäuser, Industrie- und Gewerbebauten, Landwirtschaftsbetriebe, Baurechte und Baulandparzellen.

Buchwert: Der Buchwert entspricht dem in der Bestandesrechnung (Bilanz) ausgewiesenen Restwert einer Sacheanlage, zum Beispiel einer Liegenschaft. Er umfasst den seinerzeitigen Anschaffungswert der Sacheanlage und die später getätigten Investitionen, vermindert um die seit der Anschaffung vorgenommenen Abschreibungen.

Eine Abstimmungsbotschaft, aber zwei Abstimmungsfragen

Die Vermögensübertragungen Schlachthof-Areal und Krankenhaus Alexandra werden den Stimmberechtigten in einer gemeinsamen Abstimmungsbotschaft erläutert.

Entscheiden können die Stimmberechtigten jedoch über jedes Geschäft einzeln, weshalb zwei voneinander unabhängige Abstimmungsfragen gestellt werden.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	5
Das Schlachthof-Areal – gestern, heute und morgen	6
Krankenhaus Alexandra	8
Argumente im Stadtrat	9/10
Antrag	11

Mehr Informationen

Wer zusätzliche Informationen zu den Vermögensübertragungen wünscht, wendet sich an die

Liegenschaftsverwaltung
der Stadt Bern
Schwanengasse 14

Tel. 031 321 65 91

E-Mail:
liegenschaftsverwaltung@bern.ch

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Liegenschaften der Stadt Bern sind in zwei grosse Gruppen unterteilt, das Verwaltungs- und das Finanzvermögen. Die Einteilung in die beiden Vermögensarten ergibt sich aus dem Verwendungszweck der Liegenschaften. Gegenwärtig befinden sich verschiedene Grundstücke, z.B. wegen einer anderen Nutzung, in einer «falschen» Vermögensgruppe, weshalb Korrekturen vorzunehmen sind.

Die kantonale Gesetzgebung zieht eine klare Trennlinie zwischen Verwaltungs- und Finanzvermögen. Sie definiert die beiden Vermögensarten wie folgt:

- Das **Finanzvermögen** besteht aus den Vermögenswerten, die ohne Beeinträchtigung der Erfüllung öffentlicher Aufgaben veräussert werden können. Finanzvermögen hat Ertrag abzuwerfen und darf die Laufende Rechnung der Gemeinde nicht belasten.
- Das **Verwaltungsvermögen** besteht aus den Vermögenswerten, die unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen. Verwaltungsvermögen kann nicht verkauft werden. Wenn die Gemeinde auf die Weiterführung einer Aufgabe verzichtet, muss das entsprechende Grundstück in das Finanzvermögen überführt werden.

Die Übertragung der Liegenschaften in eine andere Vermögensgruppe erfolgt gemäss kantonalen Vorschriften zum Buchwert (vgl. Definition unter «Erläuterung verwendeter Begriffe»). Die Zuständigkeit für die Übertragung von Grundstücken vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen oder vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen bestimmt sich nach dem jeweiligen Verkehrswert. Beim Schlachthof-Areal und beim Krankenhaus Alexandra liegt der Verkehrswert je über 7 Mio Franken, weshalb für diese Vermögensübertragungen die Stimmberechtigten zuständig sind.

Schlachthof-Areal: Der seit rund 80 Jahren bestehende Betrieb im Schlachthof im Wyler-Quartier wird auf Ende 2005 eingestellt. Das Areal kann ab diesem Zeitpunkt als Bestandteil des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bern-Wankdorf für neue und attraktive Nutzungen im Bereich Dienstleistungen und Gewerbe zur Verfügung gestellt werden. Das Schlachthof-Areal muss deshalb (und weil es heute an eine private Firma vermietet ist) vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen der Stadt Bern übertragen werden.

Krankenhaus Alexandra: Das im Elfenauquartier gelegene Krankenhaus Alexandra wird im Auftrag der Stadt Bern vom Verein «Domicil für Senioren» geführt. Der Verein hat zu diesem Zweck mit der Stadt Bern einen Leistungsvertrag abgeschlossen. Der Betrieb des Krankenhauses dient unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben, weshalb das Grundstück vom Finanz- in das Verwaltungsvermögen zu übertragen ist.

Das Schlachthof-Areal – gestern, heute und morgen

In den Jahren 1912/14 hat die Stadt Bern im Wyler rund 78 700 m² Land für den Bau eines Schlachthofes gekauft. Ende der 70er-Jahre wurde der Schlachthof erneuert und der eigentliche Schlachtbetrieb teilprivatisiert. Als sich Mitte der 90er-Jahre die Notwendigkeit neuer hoher Investitionen abzeichnete, beschloss der Gemeinderat, den Betrieb vollständig an Private abzutreten.

Das 1977 erstellte Schlachthofgebäude ist seit 1999 an eine private Grossmetzgerei vermietet. Da für den Betrieb nur noch die Hälfte des ursprünglich erworbenen Areals erforderlich ist, konnte Land im Baurecht an Dritte abgetreten werden. Bereits seit einiger Zeit werden zudem das alte Schlachthofgebäude und die übrigen Annexbauten an Unternehmen vermietet.

Gemäss einer vom Gemeinderat genehmigten Vereinbarung mit der privaten Grossmetzgerei wird der Schlachthof-Betrieb Ende 2005 eingestellt werden. Ab diesem Zeitpunkt kann das Areal gemäss der Planung für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern-Wankdorf als Standort für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe genutzt werden.

Im Zentrum des **ESP Bern-Wankdorf** werden bis Ende 2004 zwei S-Bahn-Stationen erstellt. In der Volksabstimmung vom 9. Februar 2003 haben die Stimmberechtigten eine Aufwertung des näheren und weiteren Umfelds der neuen Bahn-Stationen gutgeheissen. Die bisherige Industrie- und Gewerbezone wird in Dienstleistungs- und Gewerbebezonen bzw. Geschäfts- und Gewerbebezonen umgewandelt. Der neue Wirtschaftsstandort soll mittelfristig die Ansiedlung von Betrieben mit rund 5000 Arbeitsplätzen ermöglichen.

In nächster Nähe der beiden neuen S-Bahn-Stationen Wankdorf Nord und Süd liegt an der Stauffacherstrasse das Areal des Schlachthofs. Auch dieses städtische Areal kann in Zukunft dank den neuen planungsrechtlichen Bestimmungen als **Standort für Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe** genutzt werden.

Der Schlachthof ist bisher eine Liegenschaft des Verwaltungsvermögens. Da die

ursprüngliche Zweckbestimmung wegfällt und bereits heute eine Vermietung an private Unternehmen erfolgt, ist das Grundstück in das Finanzvermögen zu übertragen. Für die Übertragung sind auf Grund des Verkehrswerts (amtlicher Wert von rund 23 Mio Franken) die Stimmberechtigten zuständig.

Das Schlachthof-Areal soll rückwirkend auf 1. Januar 2003 in das Finanzvermögen übertragen werden. Der Gemeinderat wird das Grundstück der Sonderrechnung **Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik** der Stadt Bern zuteilen.

Der Fonds ist im Besitz von vier unmittelbar angrenzenden Parzellen. Teile dieser Parzellen sind im Baurecht an verschiedene Unternehmen abgegeben. Mittel- und langfristig laufen diese Verträge jedoch aus. Der Fonds wird dadurch – zusammen mit dem Schlachthof-Areal – auf der Nordseite der S-Bahn-Stationen über eine **Fläche von rund 75 000 m²** Land verfügen.

Finanzielles zur Übertragung des Schlachthof-Areals

	Fläche m ²	Amtlicher Wert Fr.	Buchwert Fr.
Parzelle Nr. 852, Kreis V	61 180	23 256 390.00	5 970 000.00
Vorschuss Spezialfinanzierung Privatisierung Schlachthof			1 886 622.58
Total Übertragungswert			7 856 622.58

Nach der Zuweisung des Schlachthof-Areals an den städtischen Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik ergeben sich folgende finanziellen Auswirkungen:

- Der Fonds bezahlt der Stadt Bern Zins auf dem ihm zugewiesenen Dotationskapital (Buchwert). Gegenwärtig beläuft sich der Zinssatz auf 3,65 Prozent, der Zins für das Jahr 2003 macht somit Fr. 286 767.00 aus.
- Für die Zeit von 2003 bis 2005 ergibt sich für den Fonds ein jährlicher Mietzinsertrag aus der Vermietung (Grossmetzgerei, weitere Unternehmungen) von rund Fr. 952 000.00. Der Ertrag aus der künftigen Nutzung als Dienstleistungs- und Gewerbezentrum (ab 2006) kann noch nicht abgeschätzt werden; der Verkehrswert des Grundstücks wird sich jedoch deutlich steigern lassen.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 63 Ja- zu 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen die Annahme der Vermögensübertragung Schlachthof-Areal.

Das Krankenhaus Alexandra

Am Alexandraweg 22 im Elfenauquartier befindet sich das Krankenhaus Alexandra, das im Jahr 1967 eröffnet wurde. Das Krankenhaus verfügt heute über fünf Pflegestationen mit rund 60 Betten. Betrieben wird das Alterspflegeheim durch den Verein «Domicil für Senioren», und zwar auf Grund eines mit der Stadt Bern abgeschlossenen Leistungsvertrags. Unterhalt und Investitionen werden durch die Stadt Bern bestritten. Gegenwärtig bereiten die zuständigen städtischen und kantonalen Amtsstellen eine Reihe von baulichen und betrieblichen Anpassungen im Krankenhaus Alexandra vor.

Das Krankenhaus Alexandra liegt auf einem Teil der Parzelle Nr. 1055, Kreis IV. Das Grundstück ist bisher dem Finanzvermögen der Stadt Bern zugeteilt. Mit der bisherigen und künftigen Nutzung der Liegenschaft als Krankenhaus ist die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe gegeben. Es muss deshalb eine Übertragung in das Verwaltungsvermögen (Stadtbauten Bern) vorgenommen werden. Die Übertragung erfolgt rückwirkend auf den 1. Januar 2003, und zwar gemäss den kantonalen Vorschriften zum aktuellen Buchwert. Dieser erhöht sich um zwei noch bestehende Baukredite (Ersatz Wärmeerzeugungsanlage, Bettenlift). Für die Vermögensübertragung sind die Stimmberechtigten zuständig, da der Verkehrswert (vgl. auch amtlichen Wert) über 7 Mio Franken liegt.

	Fläche m ²	Amtlicher Wert Fr.	Gebäude- Vers.-Wert Fr.	Buchwert Fr.
Parzelle Nr. 1055 Teil, Kreis IV	3 801	7 192 750	10 500 000	933 783.95
Kredit Wärme- erzeugungsanlage, Konto 1023.300.300				346 384.50
Kredit Bettenlift, Konto 1028.893.302				97 777.90
Total				1 377 946.35

Nicht betroffen von der Vermögensübertragung ist der andere Teil der Parzelle Nr. 1055, Kreis IV. Dieser ist von der Stadt Bern im Baurecht an die Egelmoo AG abgegeben worden, die am Alexandraweg 24 eine Alterssiedlung betreibt. Das Grundstück verbleibt deshalb im Finanzvermögen (Sonderrechnung Fonds für die Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern).

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 63 Ja- zu 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen die Annahme der Vermögensübertragung Krankenhaus Alexandra.

Argumente im Stadtrat

Vermögensübertragung Schlachthof-Areal

- Der Sinn von Vermögensübertragungen ist die klare Trennung zwischen Finanz- und Verwaltungsvermögen. Der Schlachthof erfüllt keine öffentliche Aufgabe mehr und muss darum vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen übertragen werden.
- Mit der vorgesehenen Übertragung kann das Schlachthof-Areal rechtzeitig in die Planung des Entwicklungsschwerpunkts ESP Wankdorf einbezogen werden.

Abstimmungsergebnis:

63 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

Argumente im Stadtrat

Vermögensübertragung Krankenhaus Alexandra

- Der Sinn von Vermögensübertragungen ist die klare Trennung zwischen Finanz- und Verwaltungsvermögen.
- Das Krankenhaus Alexandra dient schon lange keinem privaten Zweck mehr, sondern erfüllt heute ausschliesslich eine öffentliche Funktion. Deshalb muss es vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen übertragen werden.

Abstimmungsergebnis:
63 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen

Antrag Schlachthof-Areal

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 63 Ja- gegen 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

1. Die Parzelle Bern-Grundbuchblatt Nr. 852, Kreis V (Schlachthof), wird zum Buchwert von Fr. 7 856 622.58 vom Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen übertragen.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Antrag Krankenhaus Alexandra

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 63 Ja- gegen 0 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

1. Die Parzelle Bern-Grundbuchblatt Nr. 1055 Teil, Kreis IV, Etat-Position 30.101 (Krankenhaus Alexandra), wird zum Buchwert von Fr. 1 377 946.35 vom Finanzvermögen in das Verwaltungsvermögen und ins Eigentum der Stadtbauten Bern übertragen.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 14. August 2003

Namens des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:
Beat Schori

Die Ratssekretärin
Dr. Annina Jegher

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

Tram Bern West

Kostenanteil der Stadt Bern



Das Tram Bern West bietet dem Stadtteil Bümpliz-Bethlehem die Chance einer städtebaulichen Aufwertung und wird die Entwicklungsgebiete im Westen Berns optimal und auf attraktive Weise erschliessen.

Tram Bern West in Zahlen

Gesamtkosten	152,9 Mio. Fr.
Kosten Traminfrastruktur (42% Bund, 58% Kanton)	122,0 Mio. Fr.
Kostenanteil Stadt Bern	18,6 Mio. Fr.
Kostenanteil Energie Wasser Bern (ewb)	12,0 Mio. Fr.
Kostenanteil Strassenbau Kanton	0,3 Mio. Fr.

Länge Neubaustrecke	7,44 km
davon Eigentrassee	46%

Heutige Wohnbevölkerung im Stadtteil Bern-West (Ende 2001)	31 467
Heutige Frequenzen Linien 13 und 14 (Passagiere pro Tag)	ca. 40 000
Geplante Arbeitsplätze in Bern-West	ca. 7 000
Bevölkerungszuwachs durch geplante Wohngebiete in Bern-West	ca. 4 000

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	15
Eine alte Idee wird neu aufgegleist	16
Warum es ein Tram Bern West braucht	17
Das Projekt und die Linienführung	18/19
Das regionale Tramkonzept	20
Ein neuer Bus fürs Stöckackerquartier	21
Was kostet das Tram Bern-West, und wer bezahlt?	22
Kostenzusammenstellung und Folgekosten	23
Wie weiter nach der Abstimmung?	24
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	25
Antrag	26

Mehr Information

Ein Übersichtsplan, Projektpläne sowie weitere Unterlagen zum Tram Bern West können in den 30 Tagen vor der Abstimmung in der

BauStelle
Bundesgasse 38 (Parterre)
Telefon 031 321 77 77
E-mail: baustelle@bern.ch

eingesehen werden.

Das Wichtigste auf einen Blick

Das Tram Bern West, ein Gemeinschaftsprojekt von Bermobil, Stadt und Kanton Bern, soll die überlasteten Trolleybuslinien nach Bümpliz und Bethlehem ersetzen sowie die Entwicklungsgebiete in Brünnen und Ausserholligen-Weyermannshaus erschliessen. Die Traminfrastruktur wird von Bund und Kanton finanziert. Die Stadt Bern hat einen Kostenbeitrag an wertsteigernde und gestalterische Massnahmen zu leisten.

Im Stadtteil Bern West wohnen mehr als 30000 Menschen. Eine ähnlich grosse Bevölkerung hat die Stadt Schaffhausen. Doch während Schaffhausen ein eigenes Busunternehmen mit sechs Linien betreibt, wird Bern West im Wesentlichen durch zwei Trolleybuslinien erschlossen.

Buslinien ausgelastet

Die Linien 13 (Bümpliz) und 14 (Bethlehem) verzeichnen täglich 40000 Fahrgäste. Sie haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Wo sie sich überlagern (Beispiel Schlossstrasse), fährt in Spitzenzeiten alle 90 Sekunden ein Bus. Folge davon: Öffentlicher und privater Verkehr behindern sich gegenseitig. Am Bahnhof und im Hirschengraben ist die dichte Busfolge betrieblich kaum mehr zu bewältigen.

Die Situation wird sich noch verschärfen. In den Entwicklungsgebieten Brünnen und Ausserholligen-Weyermannshaus sollen Wohnungen für 4000 Menschen und 7000 neue Arbeitsplätze entstehen. In Brünnen ist zudem der Bau eines Freizeit- und Einkaufszentrums (Westside) geplant. Selbst ohne diese Neubauvorhaben ist das Tram Bern West nötig und eine sinnvolle Investition: Alle Entwicklungsszenarien rechnen damit, dass die Mobilität der Bevölkerung – und damit der Verkehr – weiter zunimmt.

Weder Kanton noch Stadt Bern hätten freilich die finanziellen Mittel, das Tram Bern West aus eigener Kraft zu realisieren. Im Rahmen seines Engagements für den Agglomerationsverkehr will der Bund das Projekt unterstützen: Er wird 42% der Infrastrukturkosten übernehmen und einen Beitrag von gut 50 Mio. Franken leisten. Die übrigen Infrastrukturkosten gehen zu Lasten des Kantons; davon wird ein Drittel von Gesetzes wegen auf die bernischen Gemeinden verteilt. Den erforderlichen Kredit hat der Grosse Rat im September 2003 vorbehaltlich des fakultativen Referendums bewilligt.

Städtebauliche Chance für Bern

Die Stadt Bern will die städtebauliche Chance nutzen, die das Tram Bern West eröffnet. Mit der Realisierung des Tramprojekts sollen Massnahmen zur Quartiergestaltung und Stadtverschönerung umgesetzt werden. Dazu gehören Verbesserungen für den Fuss- und den Veloverkehr ebenso wie Platzgestaltungen (z.B. Loryplatz, Bachmätteli) und neue Bepflanzungen.

Für städtebauliche Massnahmen und den Mehrwert, der ihr durch erneuerte Strassen und Trottoirs erwächst, hat die Stadt Bern einen Kostenbeitrag von 18,6 Mio. Franken zu leisten. Ein Kredit in dieser Höhe wird den Stimmberechtigten mit dieser Vorlage beantragt.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 58 Ja- gegen 10 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen die Vorlage Tram Bern West, Kostenanteil der Stadt Bern, zur Annahme.

Eine alte Idee wird neu aufgegleist

Seit 1914, als Bümpliz das erste Konzessionsgesuch an den Regierungsrat stellte, wurde die Idee einer Tramverbindung nach Bümpliz und Bethlehem immer wieder aufgegriffen. Dank dem Engagement des Bundes ist das Projekt jetzt finanzierbar geworden.

Die Planung einer Tramlinie in den Westen Berns wurde im Lauf des vergangenen Jahrhunderts mehrmals aufgenommen, aber mangels Geld immer wieder abgebrochen. Von den früheren Bemühungen zeugt die Verbindungsrampe beim Gangloff-Areal in Ausserholligen: Sie ist gleichsam das erste, bereits gebaute Teilstück für das Tram Bern West...

Projektwettbewerbe

Das aktuelle Tramprojekt wurde ausgelöst durch die kantonale Planung für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen-Weyermannshaus. Den Startschuss gab 1995 der Stadtrat, als er einen Kredit für die Erarbeitung eines Vorprojekts bewilligte. 1997 genehmigte der Gemeinderat die generelle Linienführung. 1998 beantragte er beim Kanton die Umstellung der Trolleybuslinien 13 (Bümpliz) und 14 (Bethlehem) auf Trambetrieb und ersuchte den Kanton zugleich, gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG)

Weltweit im Aufschwung

Lange Zeit als veraltetes Transportsystem geschmäht, gilt das Tram heute im In- und Ausland aus verkehrs-, wirtschafts- und umweltpolitischer Sicht wieder als attraktives und fortschrittliches Verkehrsmittel. Städte, die vor wenigen Jahrzehnten alle Tramlinien stilllegten, bauen heute wieder neue Tramnetze auf. Auch in verschiedenen Schweizer Städten, z.B. in Genf, Lausanne, Basel und Zürich, werden neue Tramprojekte vorangetrieben.

die Federführung für die weitere Planung zu übernehmen.

Im Jahr 2000 nahmen an einem Ideenwettbewerb 25 Ingenieur- und Architekturteams teil. In einer zweiten Phase konnten sieben Teams ihre Ideen im Rahmen von Studienaufträgen weiterentwickeln. Nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens (2001) bearbeiteten die drei siegreichen Teams ihre Projekte für die Teilbereiche Holligen, Bethlehem und Bümpliz weiter und fügten sie zur heutigen Gesamtlösung zusammen.

Quartiermitwirkung

Begleitet wurde dieser Prozess durch ein quartierbezogenes Mitwirkungsverfahren, das so genannte Quartierforum. Daran beteiligten sich Vertreterinnen und Vertreter von Quartierorganisationen, Verkehrs- und Fachverbände, Wirtschaftsorganisationen, aber auch interessierte Privatpersonen. Aufgabe des Quartierforums war es, die Anliegen der betroffenen Bevölkerung ins Projekt einzubringen.

Hilfe vom Bund

Während das Tram Bern West konkrete Gestalt annahm, blieb die Frage der Finanzierung vorerst wiederum ungeklärt. Die Realisierung schien jedenfalls auf absehbare Zeit hinaus nicht in den finanziellen Möglichkeiten des Kantons und / oder der Stadt Bern zu liegen.

Diese Ausgangslage änderte sich schlagartig, als der Bundesrat im August 2001 Sofortmassnahmen zur Finanzierung der dringendsten Bedürfnisse im öffentlichen Agglomerationsverkehr beschloss und dafür namhafte Geldmittel bereitstellte.

Dieser Entscheid eröffnet Bern nun die einmalige Chance, die alte Idee einer Tramlinie nach Westen diesmal tatsächlich zu verwirklichen.

Warum es ein Tram Bern West braucht

Die Trolleybuslinien 13 und 14 haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht – und die Nachfrage steigt weiter. Mit dem Tram Bern West lassen sich die künftigen Passagierfrequenzen bewältigen.

Heutzutage transportieren die Trolleybusse der Linien 13 (Bümpliz) und 14 (Bethlehem) täglich 40 000 Passagiere. Auf der Schlossstrasse, wo die beiden Linien parallel verlaufen, verkehrt in den Spitzenzeiten alle 90 Sekunden ein Bus. Diese dichte Taktfolge führt einerseits zu betrieblichen Problemen, namentlich im Raum Hirschengraben/Bahnhof, andererseits aber auch zu Behinderungen des Autoverkehrs und zu gefährlichen Situationen für Velofahrende.

Bereits die heutigen Fahrgastzahlen der Linien 13 und 14 rechtfertigen die Umstellung auf Trambetrieb. In den Entwicklungsschwerpunkten Brünnen und Ausserholligen–Weyermannshaus sollen indessen neue Wohngebiete für 4000 Personen, insgesamt rund 7000 zusätzliche Arbeitsplätze sowie das Freizeit- und Einkaufszentrum Westside entstehen. Diese zusätzliche Nachfrage kann mit einem Busbetrieb nicht mehr bedürfnisgerecht und auf wirtschaftliche Weise bewältigt werden.

Mit dem Tram Bern West lassen sich die Kapazitätsprobleme auf den Linien 13 und 14 lösen; denn ein Tramzug kann 2,5 Mal mehr Fahrgäste transportieren als ein Bus.



Wer in Bümpliz oder Bethlehem wohnt, wird mit dem Tram Bern West bis zum Zytglogge oder ins Kirchenfeld fahren können, ohne am Bahnhof umsteigen zu müssen. (vgl. S. 20)

Zwei Linien für Bümpliz und Bethlehem, Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden

Mit dem Tram Bern West wird nicht nur ein zeitgemässes Projekt des öffentlichen Verkehrs verwirklicht. Das Tram Bern West bringt auch Verbesserungen für Auto- und Velofahrende sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger.

Die Neubaustrecke für das Tram Bern West misst total 7,44 km. Der grösste Teil der Streckenführung verläuft im heutigen Strassenraum. Fast die Hälfte (46%) wird als separates Eigenstrasse angelegt.

Das Projekt gliedert sich in folgende Teilstrecken (vgl. nebenstehenden Linienführungsplan):

Holligen: Die Neubaustrecke schliesst in der Brunnmatt am bestehenden Tramnetz an und führt über Effinger- und Schlossstrasse nach Ausserholligen. Abgestimmt auf die städtebauliche Situation besteht teilweise ein separates Trasse für Tram und Autos, teilweise gibt es einen Mischverkehr analog der Situation in Wabern.

Ausserholligen–Weyermannshaus: In Ausserholligen wird das Tram Bern West mit den S-Bahn-Linien verknüpft. Gleichzeitig verzweigen sich hier die beiden Tramlinien nach Bümpliz und Bethlehem. Das Tram nach Bethlehem bzw. Brünnen wird direkt in der Brückenachse, zwischen den Stützen des Autobahnviadukts, geführt. Mit der Haltestelle Weyermannshaus wird auch der nördliche Teil des Entwicklungsschwerpunkts Ausserholligen–Weyermannshaus erschlossen, wo rund 6000 neue Arbeitsplätze geplant sind.

Bethlehem: Der Linienast nach Bethlehem kann weitgehend auf einem eigenen, begrünten Trasse geführt werden. Einzig der 300 m lange Abschnitt auf der Murtenstrasse weist Mischverkehr auf.

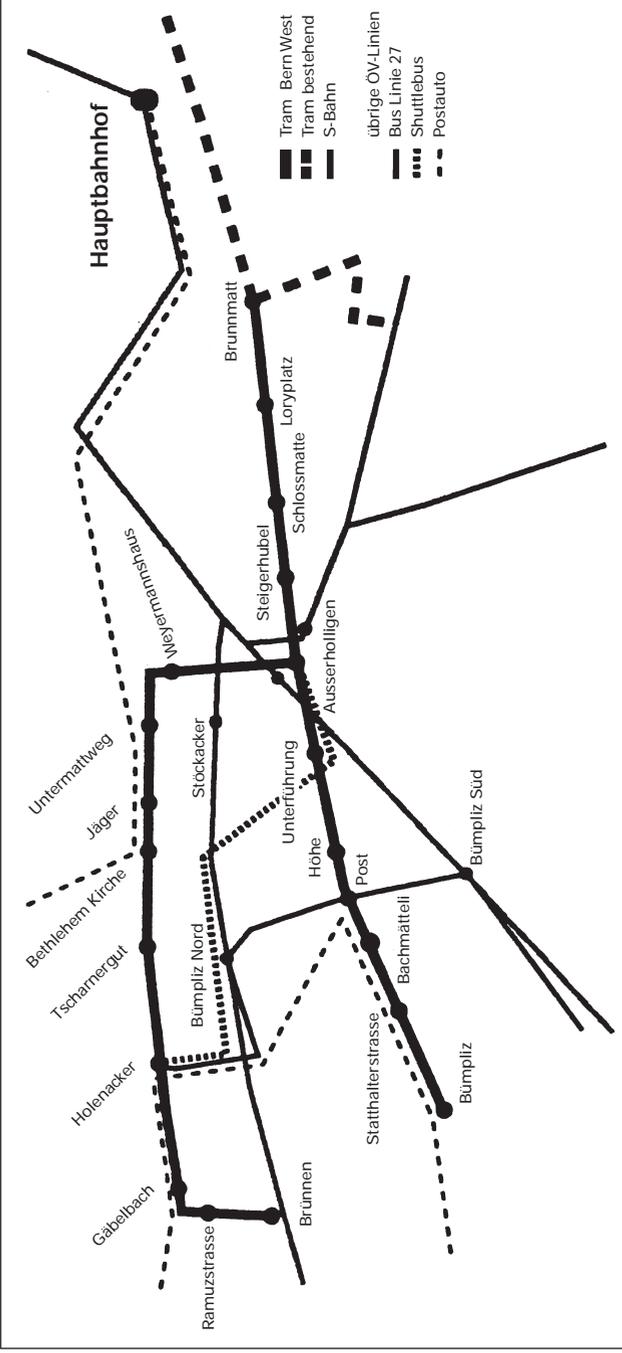
Holenacker–Gäbelbach: Das Tram-Eigenstrasse seitlich der Murtenstrasse (Kantonsstrasse) zwischen den Haltestellen Holenacker und Gäbelbach gewährleistet ein sicheres Nebeneinander von Tram- und Individualverkehr und damit eine flüssige Verkehrsabwicklung.

Brünnen: Im Neubaugebiet Brünnen wird das Tram im Mischverkehr durch die Quartierstrassen geführt. Die Endhaltestelle Brünnen befindet sich auf dem Vorplatz zwischen der neuen S-Bahn-Haltestelle Brünnen und dem Freizeit- und Einkaufszentrum Westside.

Bümpliz: Von Ausserholligen fährt das Tram über die bereits 1970 für das Tram Bümpliz erstellte Rampe auf die Bernstrasse. Mit Rücksicht auf die bestehende Siedlungsstruktur wird das Tram auf der gesamten Länge bis Bümpliz im Mischverkehr geführt. Simulationsrechnungen haben gezeigt, dass sowohl der Individualverkehr wie auch das Tram flüssig durch Bümpliz zirkulieren können.

Mit dieser Linienführung, welche die neu entstehenden Wohn- und Arbeitsgebiete Ausserholligen–Weyermannshaus und Brünnen optimal erschliesst, richtet sich das Tram Bern West auf die künftige Nachfrage aus und wirkt gleichzeitig als Impulsgeber.

Die Linienführung: S-Bahn und Tram Bern West ergänzen sich



- Die Linienführung wurde auf die künftigen Entwicklungen in Bern West abgestimmt.
- Das Tram Bern West erschliesst die grossen Nachfragepotenziale Brünnen, Bethlehem, Bümpliz, Ausserholligen, Weyerermannshaus, Inselspital, Mattenhof und die Innenstadt.
- Es bildet eine optimale Ergänzung zur S-Bahn und wird mit ihr in Brünnen und Ausserholligen verknüpft.
- Es bietet attraktive Verbindungen zum Postauto in Bümpliz und Bethlehem sowie zum Fernverkehr (Hauptbahnhof Bern).
- Das Stockackerquartier wird neu durch einen Shuttlebus bedient (vgl. Seite 21).

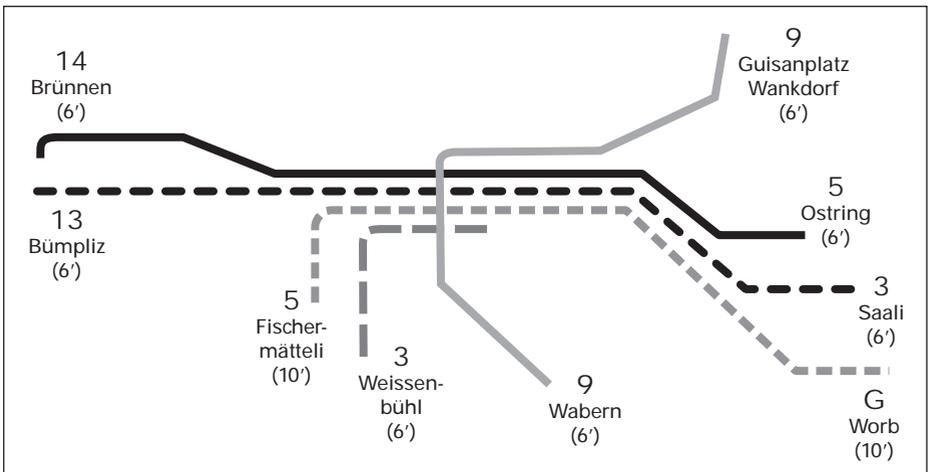
Regionales Tramkonzept: West und Ost verknüpft

Im Hinblick auf das Tram Bern West hat die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland ein Tramkonzept erarbeitet. Es sieht die Verknüpfung der neuen Tramlinien im Westen mit den Linien 3 und 5 im Osten vor.

Mit dem Bau des Trams Bern West soll die Linie 14 Brünnen mit der Linie 5 Ostring zu einer so genannten Durchmesserlinie verknüpft werden. Analog dazu wird die Linie 13 Bümpliz mit der Linie 3 Saali verbunden (siehe Abbildung). Indem diese vier frequenzstarken Linienäste miteinander kombiniert werden, können die Umsteigevorgänge im Stadtzentrum, namentlich am Bahnhof, reduziert werden: Wer in Bümpliz oder Bethlehem wohnt, wird künftig das ganze Stadtzentrum bis zum Zytglogge erreichen, ohne umsteigen zu müssen.

Der Fischermätteli-Ast der Linie 5 ist heute die Tramlinie mit der geringsten Nachfrage. Indem sie mit der Linie G des RBS («Muribähni») verknüpft wird, können zwei Ziele erreicht werden: Einerseits wird das Fischermättelitrाम längerfristig gesichert, andererseits kann das alte Anliegen, die G-Linie ins Zentrum einzuführen, realisiert werden. Die Linie 3 Weissenbühl wird neu am Bahnhof enden. Nicht betroffen von den neuen Verknüpfungen ist die Linie 9 Wabern-Guisanplatz, die aber bis zur neuen S-Bahn-Station Wankdorf verlängert werden soll.

Diese Massnahmen bilden die 1. Etappe des regionalen Tramkonzepts, das im Frühjahr 2003 einem Mitwirkungsverfahren unterbreitet worden ist. Das Tramkonzept stiess dabei sowohl in der Stadt Bern als auch in den umliegenden Gemeinden grundsätzlich auf breite Zustimmung.



So soll das Berner Tramnetz aussehen, wenn das Tram Bern West gebaut ist (regionales Tramkonzept, 1. Etappe). Die Zahlen in Klammern bezeichnen den Minutentakt der jeweiligen Linien. Wie die dereinst neu verknüpften Linien nummeriert werden, ist noch offen.

Ein neuer Bus fürs Stöckackerquartier

Das Projekt Tram Bern West hat Anpassungen am bestehenden Busnetz im Westen Berns zur Folge. So erhält das Stöckackerquartier einen neuen Shuttlebus.

Mit den beiden neuen Tramlinien wird der Westen Berns auch ein neues Quartierbusnetz erhalten. Dessen wichtigste Elemente sind mit den zuständigen kantonalen Instanzen vorbesprochen. Die Detailplanung wird indessen erst in Angriff genommen, wenn alle politischen Entscheidungen für das Tram Bern West gefällt und alle Genehmigungen und Konzessionen erteilt sind.

Neue Haltestellen

Die Erschliessung des Stöckackerquartiers wird künftig durch einen Shuttlebus sichergestellt, der im selben Takt wie die heutige Linie 14 zwischen der Haltestelle Holenacker und der S-Bahn-Station Ausserholliigen pendelt. Der Bus wird folgende Stationen bedienen: Ausserholliigen (Anschluss ans Tramnetz und an die

S-Bahn), Unterführung, Stöckacker, Keltenstrasse / Schwabgut, Säge, Bahnhof Bümpliz Nord (Anschluss an die S-Bahn), Fellerstrasse und Holenacker.

Auf der Fellerstrasse und bei der Keltenstrasse (Schwabgut) werden neue Haltestellen eingerichtet.

Bus und Tram im Takt

Der Fahrplan des Busses wird auf den Fahrplan des Trams abgestimmt. In Ausserholliigen können die Fahrgäste am Tramperron aussteigen und sogleich in ein Niederflurtram einsteigen.

Der Quartierbus der Linie 27 wird auf seiner Stammlinie von Niederwangen via Bümpliz bis zum neuen Endhalt Holenacker verkehren. Dort bestehen Anschlüsse ans Tram nach Brünnen und in die Innenstadt sowie an den Shuttlebus nach Stöckacker/Unterführung. Die Strecke Holenacker–Weyermannshaus, bisher Teil der Buslinie 27, wird fortan vom Tram Bern West bedient.

Eine Investition, die sich rechnet

Eine Erweiterung des Tramnetzes macht nur Sinn, wenn sich das Projekt auch wirtschaftlich rechnet. Der Kanton als Besteller legte daher Wert darauf, dass für das Tram Bern West eine Wirtschaftlichkeitsrechnung angestellt wurde. Verglichen wurden dabei zwei Varianten einer künftigen Erschliessung von Bern West: Die Variante Tram Bern West und die Variante Bus (Beibehaltung Linie 13, Verlängerung Linie 14 bis Brünnen, Anbindung Weyermannshaus durch verlängerte Trolleybuslinie 11).

Resultat: Bei Berücksichtigung aller Investitions- und Betriebskosten bis zum Jahr 2040 ist die Variante Tram trotz deutlich höheren Investitionen der Variante Bus ebenbürtig. Je länger der Betrachtungszeitraum, desto günstiger schneidet das Tram dank seinen tieferen Betriebskosten ab. Mit dem Tram Bern West kann Bernmobil seine Betriebs- und Unterhaltskosten um jährlich 3 Mio. Franken senken. Die Stadt Bern profitiert von der Entlastung des Strassennetzes, wodurch sie Unterhaltskosten von rund 0,5 Mio. Franken pro Jahr spart.

Was kostet das Tram Bern West, und wer bezahlt?

Alles in allem kostet das Tram Bern West 152,9 Mio. Franken. In die Kosten der Traminfrastruktur teilen sich Bund und Kanton. Die Stadt Bern hat einen Kostenbeitrag an den Strassenbau sowie für gestalterische und städtebauliche Massnahmen zu leisten.

Aufgrund der heutigen gesetzlichen Vorgaben leistet der Bund keine Beiträge an Investitionen in den Orts- und Agglomerationsverkehr. Der Bundesrat hat aber erkannt, dass die Städte und Agglomerationen ihre heutigen und die in Zukunft absehbaren Verkehrsprobleme nicht aus eigener Kraft lösen können. Er will sich daher finanziell stärker im Agglomerationsverkehr engagieren. Im August 2001 hat er als Sofortmassnahme beschlossen, für die Jahre 2002 bis 2005 einen Betrag von 155 Mio. Franken bereitzustellen.

Von dieser Bundeshilfe kann auch das Tram Bern West profitieren, sofern mit dem Bau rechtzeitig – d.h. spätestens 2005, besser noch 2004 – begonnen wird. Trotz grosser Konkurrenz aus anderen Schweizer Städten ist das Tram Bern West vom Bundesamt für Verkehr (BAV) als Pionierprojekt für die Finanzierung von Bauvorhaben des Agglomerationsverkehrs ausgewählt worden.

42% Bund, 58% Kanton

Gemäss Planungsstand von Ende Mai 2003 betragen die Kosten für die Traminfrastruktur (Schienen, Fahrleitungen, Weichen, Sicherungsanlagen) 122 Mio. Franken. Dieser Betrag wird gemäss Eisenbahngesetz aufgeteilt zwischen Bund und Kanton. Für das Tram Bern West bedeutet dies, dass der Bund 42% übernimmt (d.h. rund 51 Mio. Franken), während der Kanton Bern 58% der Infrastrukturkosten zu tragen hat (also rund 71 Mio. Franken).

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat das Projekt Tram Bern West im September 2003 gutgeheissen und vorbehältlich des fakultativen Referendums den erforderlichen Kredit bewilligt.

Was die Stadt bezahlt

Der Bau einer neuen Tramlinie macht Anpassungen am Strassenraum nötig. Verkehrsflächen sind neu aufzuteilen, Fahr- und Velospuren sowie Beziehungen für den Fussverkehr sind anzupassen, Werkleitungen müssen verlegt werden. Zudem will die Stadt Bern die städtebaulichen Chancen nutzen, die sich mit dem Tram Bern West eröffnen. Für Massnahmen der Stadtgestaltung und der Stadtverschönerung (z.B. neue Bepflanzungen, Platzgestaltungen) muss sie aber einen Kostenbeitrag leisten; denn diese gehören nicht zur Traminfrastruktur und werden von den Subventionsbehörden nicht als beitragsberechtigter Investitionskosten anerkannt.

Wie die Kosten verteilt werden

Bei der Realisierung des Tramprojekts resultiert zudem ein Mehrwert: Strassen erhalten neue Beläge, Werkleitungen werden saniert. Diesen Mehrwert haben die Stadt als Strasseneigentümerin und Energie Wasser Bern (ewb) als Eigentümerin der Werkleitungen abzugelten. Wo die Tramlinie auf einer Staatsstrasse verläuft, wird der Mehrwert vom Kanton bezahlt.

Zur Aufteilung der Kosten haben sich Kanton, Stadt, ewb und Bernmobil auf generelle Grundsätze geeinigt. Danach ergibt sich für die Stadt Bern der Kostenbeitrag von 18,6 Mio. Franken, über den die Stimmberechtigten mit dem vorliegenden Geschäft zu entscheiden haben. Auf Energie Wasser Bern entfällt ein Beitrag von 12,0 Mio. Franken. Der Kanton hat einen Kostenanteil von 0,3 Mio. Franken zu leisten (Strassenbau Staatsstrasse).

Zusammenstellung der Kosten für die Stadt Bern

Der Kostenbeitrag der Stadt Bern betrifft jene drei Teilstrecken des Projekts Tram Bern West, die Gegenstand der Projektwettbewerbe waren, also die Abschnitte *Holligen* (Brunnmatt – Ausserholligen), *Bümpliz* (Ausserholligen – Rehhag) und *Bethlehem* (Weyermannshaus – Holenacker). In diesen Abschnitten hat die Stadt Bern gemäss Kostenteiler 50% der Strassenbaukosten zu tragen. Zu günstigen Konditionen können somit u.a. die Effingerstrasse (ab Brunnmatt bis Loryplatz), die Schlosstrasse (Loryplatz bis Turnierstrasse), die (alte) Murtenstrasse und die Waldmannstrasse (zwischen Weyermannshaus und Holenacker), die Bernstrasse (Unterführung bis Bachmätteli) sowie die Bottigenstrasse (Bachmätteli bis Rehhag) erneuert werden.

Der Abschnitt *Ausserholligen – Weyermannshaus* (Tramstrecke unter dem Autobahnviadukt) gilt zu 100% als Traminfrastruktur (kein Kostenbeitrag der Stadt). Im Teilstück *Holenacker – Gäbelbach* (Murtenstrasse) hat der Kanton als Strassenbesitzer die dort anfallenden Strassenbaukosten zu tragen. Für die Basiserschliessung des Abschnitts Brünnen haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern am 28. November 1999 einen Kredit bewilligt (Gemeindeabstimmung über die Änderung der Planung Brünnen).

Kosten zu Lasten der Stadt Bern (sämtliche Beträge inkl. 7,6% MWST)

Strassenbau	Fr. 14 520 000.00
Lichtsignalanlagen	Fr. 3 100 000.00
Baumpflanzungen, Begrünungen	Fr. 700 000.00
Stadtentwässerung / Kanalisation	Fr. 300 000.00
Total Kosten zu Lasten der Stadt Bern	Fr. 18 620 000.00

Übersicht über die Folgekosten

Kapitalfolgekosten (Beträge in Fr.)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	18 620 000.00	16 758 000.00	15 082 200.00	7 213 770.00
Abschreibung 10%	1 862 000.00	1 675 800.00	1 508 220.00	721 375.00
Zins 3.65%	679 630.00	611 665.00	550 500.00	263 305.00
Kapitalfolgekosten	2 541 630.00	2 287 465.00	2 058 720.00	984 680.00

Betriebsfolgekosten

Zusätzliche Betriebsfolgekosten von gesamthaft Fr. 112 000.00 pro Jahr werden bei den Lichtsignalanlagen und den Baumpflanzungen erwartet. Im Strassenbau ergeben sich durch den Neubau der Strassenoberfläche Einsparungen beim Betrieb und Unterhalt. Bei der Kanalisation sind keine zusätzlichen Folgekosten zu erwarten, da ausschliesslich Anpassungen am bestehenden Kanalnetz vorgenommen werden.

Wie weiter nach der Abstimmung?

Die Baubewilligung für das Tram Bern West liegt voraussichtlich im Frühjahr 2004 vor. Danach sollen die Bauarbeiten umgehend aufgenommen werden.

Schienenprojekte wie das Tram Bern West werden nach den Vorgaben des Eisenbahnrechts bewilligt und realisiert. Parallel zu den politischen Entscheidungsprozessen in Stadt und Kanton Bern läuft seit Herbst 2002 das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren.

Gesuchstellerin ist jeweils die Transportunternehmung, welche die neue Linie betreiben will. Im Fall Tram Bern West ist dies folglich Bernmobil. Genehmigungsbehörde ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). In der Regel ist bis zur Plangenehmigungsverfügung (d.h. bis zur Baubewilligung) mit einer Behandlungsfrist von rund 18 Monaten zu rechnen.

40 Einsprachen

Das Projekt Tram Bern West war vom 31. Oktober bis 29. November 2002 öffentlich aufgelegt. In dieser Zeit wurden 40 Einsprachen eingereicht. Rund die Hälfte der Einsprachen betraf enteignungsrechtliche Aspekte, die übrigen Einsprachen drehten sich um planerisch-technische Fragen.

In Absprache mit dem BAV nahm Bernmobil im Frühjahr 2003 Verhandlungen mit den Einsprechenden auf; dies mit dem Ziel, möglichst viele Einsprachen auf gutlichem Weg einvernehmlich zu regeln. Wo dies möglich war, wurde das Projekt optimiert. So wurde zum Beispiel für den Loryplatz neu eine Kreisellösung erarbeitet: Diese bringt sämtlichen Verkehrsteilnehmenden Vorteile und ermöglicht mehr Verkehrsbeziehungen als die ursprünglich im Auflageprojekt vorgesehene Lösung.

Über jene Einsprachen, bei denen keine gütliche Lösung erzielt werden kann, wird in erster Instanz das Bundesamt für Verkehr entscheiden.

Baubeginn 2004 – Eröffnung 2006?
Sobald das BAV Bernmobil die Plangenehmigung und die erforderlichen Konzessionen (Infrastrukturkonzession, Personenbeförderungskonzession) erteilt hat, steht dem Baubeginn nichts mehr im Weg. Bei einem reibungslosen Verlauf des Plangenehmigungsverfahrens können die Bauarbeiten im Frühjahr 2004 aufgenommen werden.

Nach zwei bis drei Jahren Bauzeit wird das Tram Bern West in Betrieb genommen. Ende 2006 soll der Ast Bethlehem eröffnet werden, im Jahr 2007 soll das erste Tram nach Bümpliz fahren.

Neue Combino-Trams

Für den Betrieb der neuen Tramlinien wird Bernmobil zusätzliche Tramzüge benötigen. Vorgesehen ist die Beschaffung moderner Niederflurtrams des Typs Combino, wie sie seit Anfang 2003 in Bern verkehren.

Gemäss heutiger Praxis im öffentlichen Verkehr müssen die Transportunternehmungen ihr Rollmaterial selber anschaffen. Die Beschaffung der neuen Trams ist daher nicht Teil dieser Kreditvorlage: Die dafür nötigen Mittel wird der Verwaltungsrat von Bernmobil bewilligen. Weil die alten Trolleybusse ohnehin in den nächsten Jahren ersetzt werden müssen, ist der Zeitpunkt für die Umstellung auf Trambetrieb auch im Hinblick auf die Flottenbewirtschaftung äusserst günstig.

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Für die Vorlage

- Das Projekt überzeugt vor allem in volkswirtschaftlicher, aber auch in städtebaulicher Hinsicht. Bümpliz und Bethlehem werden durch das Bauvorhaben aufgewertet. Mit der Erstellung einer Tramlinie wird ein zukünftiges Entwicklungspotential geschaffen, da die Kapazität der Trams grösser ist als die der Busse.
- Das Projekt ist notwendig für den Entwicklungsschwerpunkt «Weyermannshaus – Ausserholligen». Ohne Tram sind die Entwicklungsmöglichkeiten dieses Gebiets als schlecht einzustufen. Auch für Brünen ist die zusätzliche Erschliessung (neben der S-Bahn) sinnvoll.
- Das Projekt ist nur realisierbar, wenn Bund und Kanton mitbezahlen. Bern erhält die Bundesgelder nur zum jetzigen Zeitpunkt. Infolgedessen müssen Stadt und Kanton dem Bauvorhaben jetzt zustimmen. Es bleibt also keine Zeit, alle Alternativen noch einmal zu prüfen.
- Eine gute Infrastruktur ist eine unabdingbare Voraussetzung, damit eine Wirtschaft wachsen kann. In Bern West sollen 7000 neue Arbeitsplätze geschaffen und 4000 Bewohner/innen angesiedelt werden.
- Dieses Projekt stellt für Bern eine einmalige Chance dar, der Wirtschaft in schwierigen Zeiten wichtige Impulse zuzuführen. Der Bau löst ein Arbeitsvolumen von 100 Mio. Franken aus.
- Das Projekt Tram Bern West bietet Behinderten viele Vorteile. Behinderte Be-

wohner/innen des Stöckackerquartiers profitieren ebenfalls von einem verbesserten Angebot. Der Shuttlebus ist rollstuhlgängig. Ausserdem sind die Umsteigemöglichkeiten am Europaplatz behindertengerecht konzipiert, und das Umsteigen am Europaplatz ersetzt das Umsteigen am Bahnhof.

- Bernmobil kann den Betrieb der Linien 13 und 14 neu mit dreizehn Niederflurtrams statt mit bis zu dreissig Bussen gewährleisten. Die Linien werden im Sechs-Minuten-Takt bedient und nicht wie bis anhin im 90-Sekunden-Intervall.

Gegen die Vorlage

- Das vorgelegte Projekt ist zur Hälfte unnötig, nicht vollständig durchdacht und zu teuer. Überdies ist die Linienführung ein Hauptkritikpunkt.
- In Bümpliz herrscht keine Trambegeisterung, die Einwohner/innen sind mit der jetzigen Situation zufrieden. Im Einzugsgebiet der Linie 13 besteht kein Bedarf an Kapazitätserhöhung. Nirgends ist eine grössere Überbauung geplant. Dem historischen Zentrum von Bümpliz bringt die neue Tramlinie grosse städtebauliche Belastungen.
- Einen weiteren Mangel stellt die Erschliessung des Stöckackerquartiers dar. Die direkte Verbindung ins Stadtzentrum fällt weg und die geplante Shuttlebuslinie mit Anschluss in Ausserholligen ist eine unbefriedigende Lösung für die Bewohner/innen.

Abstimmungsergebnis:

58 Ja-Stimmen, 10 Nein-Stimmen, 3 Enthaltungen

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 58 Ja- gegen 10 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Tram Bern West wird unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern zur Finanzierung des Projekts ein Gesamtkredit von Fr. 18 620 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:
 - Tiefbauamt Strassenbau
(Kto. I730xxxx) Fr. 14 520 000.00
 - Tiefbauamt Lichtsignalanlagen
(Kto. I730xxxx) Fr. 3 100 000.00
 - Stadtgärtnerei Baumpflanzungen /
Begrünungen
(Kto. I520xxxx) Fr. 700 000.00
 - Tiefbauamt, Stadtentwässerung /
Kanalisation
(Kto. I8500088) Fr. 300 000.00

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Bern, 4. September 2003

Namens des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:
Beat Schori

Der Ratssekretär:
Jürg Stampfli

Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten

Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004

Produktgruppen-Budget

04

Erläuterung verwendeter Begriffe

Produktgruppen-Budget

Es fasst Kosten und Erlöse einer Rechnungsperiode in Dienststellen, Produktgruppen und Produkte zusammen, wobei die Nettokosten/-erlöse pro Dienststelle die zentrale finanzielle Steuerungsgrösse (Globalkredit) darstellen.

Laufende Rechnung: Sie erfasst den Aufwand (Wertverzehr) und den Ertrag (Wertzuwachs) einer Rechnungsperiode.

Cashflow: Erarbeitete Mittel, die für die Eigenfinanzierung von Investitionen und zur Abschreibung von Bilanzfehlbeträgen zur Verfügung stehen.

Abschreibungen: Gesetzlich vorgeschriebene, buchhalterische Wertverminderung (Amortisation) auf Investitionen wie Bauten, Anlagen usw.

Bereinigter Aufwand: Gesamtaufwand der Laufenden Rechnung der Verwaltungsdirektionen ohne erfolgsneutrale durchlaufende Beiträge und interne Verrechnungen.

Bereinigter Ertrag: Gesamtertrag der Laufenden Rechnung der Verwaltungsdirektionen ohne erfolgsneutrale durchlaufende Beiträge und interne Verrechnungen.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 41 Ja- gegen 29 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung, dem Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004 zuzustimmen.

Inhalt	Seite
Das Wichtigste auf einen Blick	29
Erstes Produktgruppen-Budget der Stadt Bern	30
Haushaltgleichgewicht	31
Finanzplan 2004 – 2007	32
Woher kommt das Geld?	
Wohin geht das Geld?	33
Globalkredite der Dienststellen	34
Finanzierung der Aufgaben	40
Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat	41
Antrag	42

Mehr Information

Wer zusätzliche Informationen zum Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004 wünscht, wende sich an die

Stadtkanzlei

Junkerngasse 47 (Erlacherhof).

Telefon: 321 62 10

E-Mail: stadtkanzlei@bern.ch

Internet: www.bern.ch

Hier können das detaillierte Zahlenmaterial zum Budget 2004 (auch im Internet verfügbar) sowie das Investitionsbudget 2004 und der Finanzplan für die Jahre 2004–2007 eingesehen werden.

Das Wichtigste auf einen Blick

Trotz Wegfall des Ertrages aus der abgeschafften Billetsteuer (2003: 5,8 Mio. Franken) und stagnierenden Steuereinnahmen ist der Voranschlag der Stadt Bern für das Jahr 2004 erneut ausgeglichen. Dies ist auf weitere Haushaltverbesserungsmassnahmen zurückzuführen.

Aufwand und Ertrag sind mit 881,7 Mio. Franken budgetiert. Der Voranschlag ist also ausgeglichen. Er enthält die vom Kanton vorgegebene Abschreibung von 20,8 Mio. Franken auf dem verbliebenen, von 1990–1998 aufgelaufenen Bilanzfehlbetrag.

Der Voranschlag 2004 präsentiert sich infolge Wechsels vom bisherigen Zahlenbudget auf ein gesamtstädtisches Produktgruppen-Budget völlig anders und entsprechend umfangreicher als bisher. Verwaltungsrechnung und Sonderrechnungen bestehen neu aus Produktgruppen und Produkten (vgl. Seiten 30 und 34ff); die öffentlich-rechtlichen Anstalten BernMobil, Energie Wasser Bern und stadtbauten-bern führen ihre Rechnung weiterhin in der bisherigen Form.

Der Ausgleich des Voranschlags 2004 ist vor allem zusätzlichen Haushaltverbesserungsmassnahmen von 10,3 Mio. Franken zu verdanken, konnten doch im Gegensatz zu den letzten Jahren keine ausserordentlichen Buchgewinne mehr in den Voranschlag aufgenommen werden.

Weil erstmals die Gesamtausgaben und -einnahmen im Voranschlag für das Jahr 2004 in Form von Nettoglobalkrediten pro Dienststelle beschlossen werden, können diese nicht mit jenen des Vorjahres direkt verglichen werden. Wohl wurde parallel zum üblichen Budget 2003 ein Produktgruppen-Budget probenhalber geführt. Da die Kostenrechnung aufgrund der gemachten Erfahrungen angepasst werden musste (Umlagen), sind die Zahlen der einzelnen Dienststellen, Produktgruppen und Produkte jedoch nicht ohne weiteres

miteinander vergleichbar. Auf einen direkten Vergleich mit Hinweis auf die grössten Abweichungen in der Entwicklung einzelner Dienststellen und Produktgruppen muss deshalb im ersten Jahr der Systemänderung noch teilweise verzichtet werden.

Der Personalaufwand steigt nur im Rahmen des mutmasslichen Teuerungsausgleichs von 1%, der Sachaufwand bleibt gegenüber dem Vorjahr konstant. Passivzinsen und Abschreibungen sinken; der Abbau von Fremdkapital und das sehr günstige Zinsumfeld wirken sich positiv aus.

Obschon mit dem Wegfall der Billetsteuern (-5,8 Mio. Franken) und aufgrund der konjunkturellen Lage die Steuereinnahmen mit 370,4 Mio. Franken um insgesamt 7,7 Mio. Franken tiefer als 2003 budgetiert ausfallen dürften, konnte der Voranschlag dank der Umsetzung weiterer Haushaltverbesserungsmassnahmen dennoch ausgeglichen gestaltet werden.

Der **Cashflow** geht infolge tieferer Abschreibungen im Vergleich zum Vorjahr leicht um 2,8 auf 44,7 Mio. Franken zurück. Mit Abschreibungen von 20,8 Mio. Franken auf den Bilanzfehlbeträgen werden weiter **Schulden abgebaut**.

Aus der planmässig weitergeführten Umsetzung der Haushaltverbesserungspakete 6 bis 10 werden mit dem Voranschlag 2004 zusätzlich 10,3 Mio. Franken wirksam. Die restlichen noch nicht umgesetzten Massnahmen aus diesen 5 Paketen sollen den Voranschlag 2005 um 4,2 Mio., jenen von 2006 um 8,9 Mio. Franken (im Vergleich zu 2004) entlasten.

Budget-Kennzahlen in Franken

	2004	2003*
Ertrag	881,7 Mio.	881,5 Mio.
Aufwand	881,7 Mio.	881,5 Mio.
Defizit	0,0 Mio.	0,0 Mio.
Cash flow	44,7 Mio.	47,5 Mio.
Steueranlage	1,54	1,54

* inkl. aufgerechneter Umsatz der städtischen Schul- und Büromaterialzentrale

Erstes Produktgruppen-Budget der Stadt Bern

Mit dem Voranschlag 2004 wird erstmals für sämtliche Verwaltungsabteilungen und Sonderrechnungen der Stadtverwaltung ein Produktgruppen-Budget eingeführt. Während sieben Jahren ist in sieben Pilotabteilungen die wirkungsorientierte Verwaltungsführung unter dem Namen Neue Stadtverwaltung Bern (NSB) getestet worden. Gestützt auf die positiven Erfahrungen mit diesen Versuchen und dem neuen Instrumentarium hat sich der Stadtrat am 7. Juni 2001 für die stadtweite Einführung des Produktgruppen-Budgets und des Jahresberichts ausgesprochen; am 9. Februar 2003 haben auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Einführung von NSB und den erforderlichen Anpassungen in der Gemeindeordnung (GO) zugestimmt.

Dieses erste stadtweite Produktgruppen-Budget (PGB) ist in Zusammenarbeit von Verwaltung, Gemeinderat und Reformkommission des Stadtrates entstanden und entspricht sowohl den Bedürfnissen von Verwaltung und Exekutive wie auch jenen der Legislative. Um die Flexibilität der Verwaltung zu erhöhen, erfolgt die Steuerung nicht mehr wie bisher über Bruttokredite und -erträge pro Sachart,

sondern mittels Nettokrediten auf der Basis von Dienststellen, deren Aufgaben in Produkte und Produktgruppen zusammengefasst worden sind. Dabei beschliesst der Stadtrat auf Stufe Produktgruppe jährlich übergeordnete Ziele und Steuerungsvorgaben und kann im Rahmen der Budgetberatung neue Kennzahlen oder die Änderung oder Streichung bisheriger verlangen. Mit diesen Steuerungsinstrumenten verfügen Exekutive und Legislative, zusammen mit den ins Budget integrierten Informationen, über eine neue Möglichkeit zur Steuerung des städtischen Finanzhaushalts. Unterstützt wird diese Steuerung durch die Einführung eines Controllingkonzepts, das auf den Ebenen Produkt, Produktgruppe, Globalbudget, Direktion und Gemeinderat Verantwortlichkeiten, Pflichten und Kompetenzen definiert. Die aus dem Controlling resultierenden Ergebnisse werden in Form von ein- oder mehrmaligen Zwischenberichterstattungen im Verlaufe des Jahres 2004 festgehalten; der Jahresbericht (anstelle der bisherigen Jahresrechnung und des Verwaltungsberichtes) wird erstmals im Frühling 2005 vorliegen.

Haushaltgleichgewicht

Nach negativen Rechnungsabschlüssen von 1990 bis 1999 erlaubten es die Abschlüsse der Jahre 2000 bis 2002, die früheren Defizite um 85,2 Mio. Franken oder um über 24 % zu reduzieren.

Damit ist jedoch das Ziel, einen ausgeglichenen Haushalt auch für die kommenden Jahre zu sichern, noch nicht erreicht, ob schon rund 80 % der seit 1992 vorgesehenen Massnahmen der Haushaltverbesserungs-Pakete 1 bis 10 schon umgesetzt werden konnten.

Der Weg zum Haushaltgleichgewicht hat sich verkürzt, könnte aber infolge der wirtschaftlichen Entwicklung einerseits, aber auch des vorgesehenen Steuerpakets des Bundes andererseits mit einigen Umwegen verbunden sein.

Im Finanzplan 2004–2007 sind mit Wirkung ab 2004 und später folgende die Stadtrechnung entlastende Massnahmen enthalten:

- Die Ergebnisverbesserung aus den beschlossenen Massnahmen des 10. Pakets im Ausmass von restanzlich 4,2 (2005) bzw. 8,9 Mio. Franken (ab 2006).
- Zur Verbesserung der stadtbernischen Strassenrechnung wird nach wie vor vom Kanton ein Beitrag insbesondere aus den kantonalen Anteilen an der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) gefordert. Die Stadt erwar-

tet eine Entschädigung im Ausmass von mindestens 1 Mio. Franken ab 2005, 1,5 Mio. Franken ab 2006.

- Stabile Gewinnablieferungen der Anstalten Energie Wasser Bern und stadtbauten-bern gemäss Voranschlag 2004.

Berücksichtigt ist jedoch als Erschwernis auch der Wegfall der Billettsteuer ab dem Jahr 2004 im Ausmass von rund 5,8 Mio. Franken sowie der mögliche Wegfall der Beleuchtungsgebühr ab dem Jahr 2006 im Ausmass von 3 Mio. Franken.

Die aufgelaufenen Bilanzfehlbeträge werden gemäss kantonalen Vorschriften und gemäss Finanzplan 2004–2007 um jährlich weitere 20,8 Mio. Franken abgebaut. Allfällige Rechnungsüberschüsse sollen ebenfalls zur Abschreibung des Bilanzfehlbetrags verwendet werden.

Bei einer Steueranlage von unverändert 1.54 ergeben sich folgende Plandaten im Finanzplan:

2005: Defizit von 3,3 Mio. Franken
2006: Defizit von 1,2 Mio. Franken
2007: Defizit von 1,2 Mio. Franken

Diese Defizite liegen bei einem Finanzhaushalt von knapp 900 Mio. Franken im Streubereich und lassen einen jeweiligen Rechnungsausgleich erhoffen.

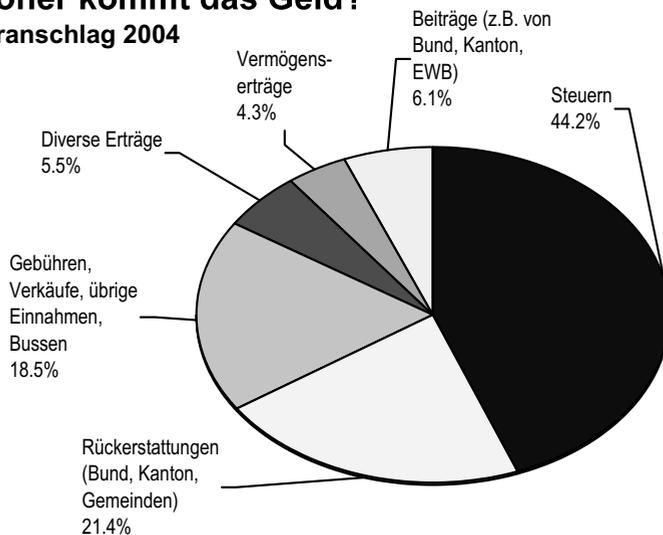
Finanzplan 2004–2007

Entwicklung der Laufenden Rechnung bei Steueranlage 1,54 (in 1000 Franken)
(ohne interne Verrechnungen und durchlaufende Beiträge)

		Budget	Planjahre		
		2004	2005	2006	2007
3	Aufwand	826'639	838'633	852'313	862'462
30	Personalaufwand	283'257	285'749	293'445	297'915
31	Sachaufwand	111'155	110'748	111'401	112'336
32	Passivzinsen	54'503	58'710	59'574	59'993
33	Abschreibungen	52'534	53'463	54'737	54'883
	<i>harmonisiert</i>	<i>22'122</i>	<i>23'263</i>	<i>24'537</i>	<i>24'683</i>
	<i>altrechtlich Bilanzfehlbetrag</i>	<i>20'800</i>	<i>20'800</i>	<i>20'800</i>	<i>20'800</i>
	<i>Finanzvermögen</i>	<i>9'612</i>	<i>9'400</i>	<i>9'400</i>	<i>9'400</i>
35	Entschädigungen an Gemeinwesen	76'370	79'470	80'622	81'372
36	Eigene Beiträge	246'764	248'257	250'383	253'812
38	Einlagen in Spezialfinanzierungen	2'056	2'236	2'151	2'151
4	Ertrag	826'639	831'177	842'207	852'350
40	Steuern	370'410	371'960	376'260	384'860
41	Regalien Konzessionen	8'722	8'701	7'501	7'501
42	Vermögenserträge	35'745	37'493	38'262	38'531
43	Entgelte	143'729	141'969	142'685	143'394
44	Anteile/Beitr. ohne Zweckbestimmung	37'320	37'320	37'320	37'320
45	Rückerstattungen von Gemeinwesen	179'069	182'702	186'373	189'547
46	Beiträge für eigene Rechnung	51'380	50'877	50'959	51'042
48	Entnahmen aus Spezialfinanzierungen	264	155	2'847	155
	Nicht auf Sacharten zuteilbare Massnahmen des 10. Pakets	0	4'200	8'900	8'900
	Defizit	0	3'256	1'206	1'212

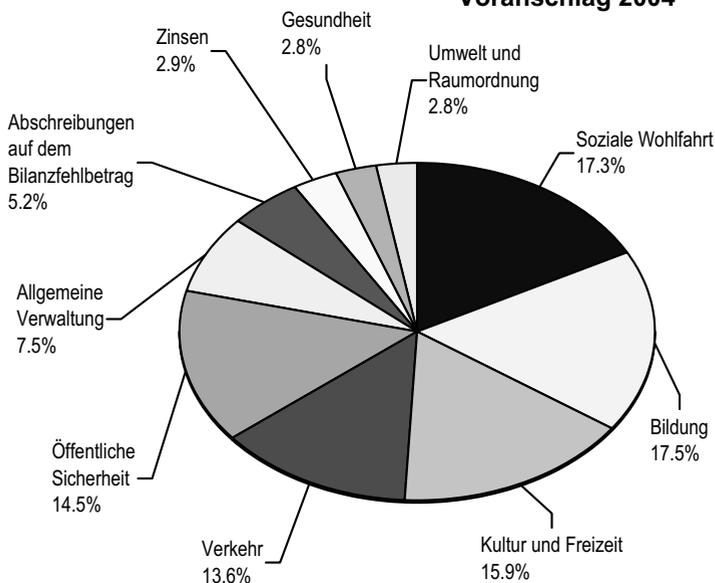
Woher kommt das Geld?

Voranschlag 2004



Wohin geht das Geld?

Voranschlag 2004



Nettokosten der Dienststellen und der Produktgruppen der Verwaltungs- und Sonderrechnungen

		Netto- kosten	Global- kredit
VERWALTUNGSDIREKTIONEN			
1000	Gemeinden und Behörden	9 175 498	
	010 Stadtrat*		1 710 882
	P010000 Stadtrat*	781 000	
	P010100 Ratssekretariat*	929 882	
	020 Ombudsstelle		303 390
	P020000 Ombudstätigkeit und Datenschutz	303 390	
	030 Gemeinderat*		3 321 582
	P030000 Gemeinderat*	3 321 582	
	040 Stadtkanzlei		3 839 644
	P040000 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	1 512 031	
	P040100 Dienstleistungen für Dritte*	1 195 328	
	P040200 Stadtarchiv	626 574	
	P040300 Arbeitsgericht*	181 850	
	P040400 Mietamt*	323 861	
1100	Präsidialdirektion	35 217 097	
	100 Direktionsstabsdienste, Gleich- stellung und Informationsdienst		3 172 206
	P100100 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	1 458 582	
	P100200 Zentrale Dienste*	830 638	
	P100300 Gleichstellung	366 295	
	P100400 Informationsdienst*	516 692	
	110 Abteilung Kulturelles		25 841 740
	P110000 Kulturförderung	25 841 740	
	120 Denkmalpflege		490 584
	P120000 Denkmalpflege	490 584	
	140 Finanzinspektorat*		1 454 174
	P140000 Revision*	723 834	
	P140100 Controlling*	620 580	
	P140200 Dienstleistungen*	109 760	

		Netto- kosten	Global- kredit
	150 Bauinspektorat		1 281 786
	P150000 Baurechtliche Bewilligungs- verfahren/Voranfragen	831 366	
	P150100 Beschwerden / Widerrechtliches Bauen*	149 187	
	P150200 Baurechtliche Auskünfte + Stellungnahmen/Archiv*	301 233	
	160 Wirtschaftsamt		2 976 607
	P160000 Wirtschaftsförderung	2 979 659	
	P160100 Gesuche für ausländische Erwerbstätige*	-3 052	
1200	Direktion für Öffentliche Sicherheit	48 158 750	
	200 Direktionsstabsdienste*		1 960 590
	P200100 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	746 315	
	P200200 Stabsdienstleistungen*	1 214 275	
	210 Stadtpolizei		25 316 982
	P210100 Sicherheit und Ordnung	24 193 843	
	P210200 Kriminalitätsbekämpfung	8 546 573	
	P210300 Verkehrssicherheit	-7 423 434	
	230 Polizeiinspektorat		5 530 173
	P230100 Dienstleistungen	3 355 557	
	P230200 Ruhe und Ordnung	783 125	
	P230300 Gewerbe, Betriebe und Markt	-113 023	
	P230400 Regelung des Einwohnerwesens	1 504 514	
	240 Sanitätspolizei		-45 029
	P240100 Hilfeleistungen	-153 719	
	P240200 Übrige Dienstleistungen	108 690	
	250 Feuerwehr		15 396 034
	P250100 Feuerwehraufgaben	11 165 642	
	P250200 Hilfe- und Dienstleistungen	486 279	
	P250300 Zivilschutz	985 671	
	P250400 Quartieramt	2 758 442	
1300	Direktion für Soziale Sicherheit	84 011 522	
	300 Direktionsstabsdienste*		-78 634 392
	P300100 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	1 051 589	
	P300200 Koordination Drogenhilfe*	500 420	
	P300300 Zentrale Dienste*	-80 186 401	

		Netto- kosten	Global- kredit
310 Sozialamt			65 898 499
P310100	Soziale Einrichtungen	6 154 205	
P310200	Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	562 674	
P310300	Inkasso Sozialhilfe, Bevor- schussung	-1 780 545	
P310400	Ambulante Sozialhilfe	56 117 008	
P310500	Asylwesen	691 574	
P310600	Berufliche und soziale Integration	4 153 582	
330 Jugendamt			31 027 125
P330100	Jugendpflege	4 422 254	
P330200	Ambulante Jugendpflege	1 665 654	
P330300	Stationäre Jugendhilfe	0	
P330400	Familienergänzende Tages- betreuung für Kinder	24 392 17	
340 Amt für Erwachsenen- und Kinderschutz			7 234 747
P340100	Vormundschaftspflege	696 873	
P340200	Schutz von Erwachsenen und Kindern	5 783 481	
P340300	Erbgangssicherung	754 393	
350 Alters- und Versicherungsamt			58 485 544
P350100	Sozialversicherungen	35 565 520	
P350200	Stationäre und teilstationäre Betagtenhilfe	16 034 203	
P350300	Ambulante Kranken- und Betagtenhilfe	6 194 233	
P350400	Offene Altersarbeit	691 588	
1400	Direktion für Bildung, Umwelt und Integration	95 853 712	
400 Direktionsstabsdienste und Koordinations- stelle Integration			3 546 754
P400100	Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	1 148 257	
P400200	Zentrale Dienste*	1 962 382	
P400300	Koordinationsstelle Integration	436 115	
410 Schulamt			69 904 039
P410100	Kindergärten, Volks- und Sonderschulen	60 892 839	
P410200	Tagesbetreuung	1 994 409	
P410300	Bildungsnahe Institutionen*	7 016 791	

		Netto- kosten	Global- kredit
411 Gesundheitsdienst			2 776 322
P411100	Gesundheitsvorsorge und -beratung	1 326 557	
P411200	Gesundheitsinformationen	226 210	
P411300	Gesundheitsförderung und Prävention	1 223 555	
412 Schulzahnmedizinischer Dienst			2 427 138
P412100	Schulzahnpflege	1 600 740	
P412200	Zahnmedizinische Leistungen	826 398	
414 Sportamt			14 231 547
P414100	Betriebe Eis und Wasser	9 457 487	
P414200	Sportanlagen, Sportbetriebe	4 774 060	
420 Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle			2 967 912
P420100	Umweltschutz	2 398 459	
P420200	Lebensmittelkontrolle	569 453	
1500	Direktion für Hochbau, Stadtgrün und Energie	-16 048 538	
500 Direktionsstabsdienste			971 853
P500100	Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	588 621	
P500200	Energiefachstelle	0	
P500300	Zentrale Dienste*	383 232	
520 Stadtgärtnerei			12 746 229
P520100	Grünplanung	1 995 916	
P520200	Grünflächenpflege	8 455 352	
P520300	Grünkultur	674 499	
P521100	Friedhöfe	1 620 462	
530 Tierpark			4 048 886
P530100	Tierpark	4 048 886	
540 Stadtwerke Bern			-32 457 000
P540100	Stadtwerke Bern	-32 457 000	
550 Stadtbeleuchtung			2 841 500
P550100	Stadtbeleuchtung	2 841 500	
560 Stadtbauten (StaBe)			-4 200 000
P560100	Stadtbauten Bern	-4 200 000	
1600	Direktion für Finanzen, Personal und Informatik	-318 665 255	
600 Direktionsstabsdienste und Call Center			998 713
P600100	Leistungen für Politik und Verwaltungsführung	749 034	
P600200	Zentrale Dienste*	249 678	

		Netto- kosten	Global- kredit
610	Finanzverwaltung		35 444 206
	P610100 Finanzdienstleistungen Stadtverwaltung*	1 646 946	
	P610200 Vermögens- und Schulden- bewirtschaftung*	13 557 660	
	P610300 Statistik	874 464	
	P610400 Finanzausgleich und Beiträge	19 365 136	
620	Liegenschaftsverwaltung		-1 500 307
	P620110 Liegenschaften im öffentlichen Interesse	-1 326 950	
	P621100 Rebhut Neuenstadt	-173 357	
630	Steuerverwaltung		-356 571 015
	P630100 Steuerregister / Veranlagung	5 204 779	
	P630200 Steuerinkasso*	-311 711	
	P630300 Erhebung besondere Gemeindesteuern*	1 085 917	
	P630400 Steuereinnahmen*	-362 550 000	
640	Personalamt		2 990 157
	P640100 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung	61 351	
	P640200 Strategische Personalarbeit*	2 738 822	
	P640300 Dienstleistungen für Dritte	189 985	
650	Informatikdienste		-27 009
	P650100 Zentrale städtische Informatikleistungen	-7 738	
	P650200 Entwicklung / Betrieb / Unterhalt Anwendungen	-12 878	
	P650300 Entwicklung / Betrieb / Support Kommunikation	-6 392	
660	Schul- und Büromaterialzentrale		0
	P660100 Handelsprodukte	-20 000	
	P660200 Drucksachenproduktion	0	
	P660300 Dienstleistungen	20 000	
1700	Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau	62 297 209	
700	Direktionsstabdienste und Fachstellen*		25 146 848
	P700100 Leistungen für Politik und Verwaltungsführung*	1 031 140	
	P700200 Förderung Wohnbautätigkeit*	201 794	
	P700300 Konzepte/Koordination öffentlicher Verkehr*	21 902 424	
	P700400 Zentrale Dienste*	1 279 718	
	P700500 Rechtliche Dienstleistungen*	731 773	

		Netto- kosten	Global- kredit
704	Enteignungen, Bausperren*		548 320
	P704100 Enteignungen, Bausperren*	548 320	
710	Stadtplanungsamt		5 646 546
	P710100 Konzepte und Koordination	2 800 975	
	P710200 Fachplanungen und Planungs- verfahren	2 465 454	
	P710300 Grundlagen und Dokumentation*	380 117	
711	Förderung Fuss- und Veloverkehr		4 000 000
	P711100 Förderung Fuss- und Veloverkehr	4 000 000	
720	Vermessungsamt		1 034 910
	P720100 Vermessung und Geoinformation	1 034 910	
730	Tiefbauamt		25 920 585
	P730100 Planung und Koordination	960 062	
	P730200 Realisierung	6 235 882	
	P730300 Betrieb und Unterhalt	24 448 182	
	P730400 Tiefbauinspektorat	-5 723 541	

Sonderrechnungen

Die Sonderrechnungen «Stadtentwässerung», «Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik» und «Abfallentsorgung» haben ein ausgeglichenes Budget; Kosten und Erlöse sind gleich gross.

Glossar

- Globalbudget/-Kredit: Die Dienststellen einer Direktion verfügen über einen Nettokredit, was ihnen mehr Spielraum und Flexibilität bei der Aufgabenerfüllung gibt. Eine Dienststelle führt in der Regel mehrere Produktgruppen.
- Produktgruppe: Sie enthält einzelne Produkte, Wirkungsziele, Steuerungsvorgaben und Kennzahlen.

* = Dienststellen und Produktgruppen ohne Steuerungsvorgabe(n).

Finanzierung der Aufgaben

Steuereinnahmen

<i>in Mio Franken</i>	Aufwand 2004	Ertrag 2004	Netto 2004	Budget 2003 (netto)	Rechnung 2002 (netto)
Natürliche Personen	0,0	264,3	264,3	260,1	266,1
Gemeindesteuerteilung (Nettoertrag)	0,0	5,8	5,8	6,5	1,2
Juristische Personen	0,0	57,7	57,7	63,9	58,7
Grundstückgewinnsteuer	0,0	5,0	5,0	4,2	7,5
Nach- und Strafsteuer	0,0	0,8	0,8	0,8	0,7
Liegenschaftssteuer	0,0	32,2	32,2	32,0	31,6
Total ordentliche Steuern	0,0	365,8	365,8	367,5	365,8
Billettsteuer	0,0	0,0	0,0	5,8	5,9
Hundetaxen	0,0	0,3	0,3	0,3	0,3
Anteile an kantonalen Steuern (Erbschafts- und Schenkungssteuer)	0,0	5,2	5,2	4,6	5,7
Abschreibungen auf Steuerguthaben	9,4	0,0	-9,4	-9,4	-9,2
Total	9,4	371,3	361,9	368,8	368,5

Gewinnablieferung Anstalten

<i>in Mio Franken</i>	Aufwand 2004	Ertrag 2004	Netto 2004	Budget 2003 (netto)	Rechnung 2002 (netto)
BERNMOBIL	104,5	104,5	0,0	0,0	0,0
Energie Wasser Bern (ewb)	317,1	349,5	32,4	30,5	41,6
stadtbauten-bern	60,5	64,7	4,2	4,2	-
Total	482,1	518,7	36,6	34,7	41,6

In der Rechnung 2002 ist die Rückzahlung der Restschuld aus früher von der Stadt getragenen Defiziten der Gasversorgung von knapp 11,2 Mio. Franken durch den Bereich Gas von Energie Wasser Bern (ewb) enthalten.

Mehrheits- und Minderheitsstandpunkte im Stadtrat

Argumente für die Vorlage

- Das Budget ist ausgeglichen, die Globalvorgaben und Haushaltsverbesserungsmassnahmen sind eingehalten und die Abschreibepflicht von 20 Mio. Franken ist erfüllt.
- Trotz Spardruck ist es gelungen, ein Budget vorzulegen, das sozial verträglich ist und gleichzeitig in wichtige Standortfaktoren wie Schule, Kindertagesbetreuung und Kultur investiert.
- Es werden keine neuen Verschuldungen auf die Laufende Rechnung geüft, altrechtliche Schulden werden abgebaut.
- Die Gesamtkosten der allgemeinen Verwaltung sind erfreulicherweise gesunken.

Argumente gegen die Vorlage

- Im Budget 2004 fehlen finanzielle Verbesserungen, der Wille zum Sparen und stärkere Bemühungen zum Schuldenabbau.
- Trotz 20 Mio. Franken Entlastung durch die Stadtbauten und trotz Rekordgewinnablieferung von über 30 Mio. Franken durch ewb wird nur ein ausgeglichenes Budget präsentiert.
- Die Gewichtung zwischen den einzelnen Politikbereichen ist verfehlt: Die Bereiche Polizei und Bildung kommen gegenüber der sozialen Wohlfahrt zu kurz.

Abstimmungsergebnis:

41 Ja-Stimmen, 29 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung

Antrag

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten mit 41 Ja- gegen 29 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung, den folgenden

Beschluss

zur Annahme:

Der Voranschlag der Laufenden Rechnung basiert auf Produktgruppen-Budgets mit Globalkrediten pro Dienststelle, übergeordneten Zielen und Steuerungsvorgaben. Er wird genehmigt bei Aufwendungen und Erträgen von je Fr. 881 705 827.51 mit folgenden Steuersätzen und Abgaben:

- die Steueranlage beläuft sich auf das **1,54**-fache der für die Staatssteuern geltenden Einheitsansätze (unverändert);
- die Liegenschaftssteuer beträgt weiterhin **1,5** Promille des amtlichen Wertes;
- die Beleuchtungsabgabe bleibt bei **0,125** Promille des pflichtigen Grundeigentums nach dem amtlichen Wert und
- die Hundetaxe je Hund und Jahr beträgt wie bisher **Fr. 100.00**.

Bern, 18. September 2003

Namens des Stadtrats

Der Stadtratspräsident:
Beat Schori

Die Ratssekretärin:
Dr. Annina Jegher