



Stadt Bern

**Botschaft des Stadtrats
an die Stimmberechtigten**

**Gemeindeabstimmung
vom 28. September 2014**

Tram Region Bern:
Ausführungskredit

28. 09. 2014



Tram Region Bern: Ausführungskredit

Das Wichtigste auf einen Blick	4
Die Ausgangslage	5
Das Projekt	8
Die Projektübersicht	12
Kosten und Finanzierung	14
Mögliche Teilrealisierung	17
Das sagt der Stadtrat	18
Beschluss und Abstimmungsfrage	19

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Buslinie 10, welche Bern mit Köniz und Ostermundigen verbindet, soll auf Trambetrieb umgestellt werden. Das ist das Ziel des Projekts Tram Region Bern. Die Transportkapazität dieser wichtigen Linie wird dadurch erhöht, der Stadtraum aufgewertet und zugleich werden die Infrastrukturen erneuert. Mit dieser Vorlage befinden die Stimmberechtigten über den Kostenbeitrag der Stadt Bern. Er beträgt 54,6 Millionen Franken. Die Stadt trägt rund 10 Prozent der gesamten Realisierungskosten.

Die heutige Buslinie 10 wird stark frequentiert. 2013 transportierte sie 16,8 Millionen Fahrgäste. Das sind 26 Prozent mehr als 2004. Zu den Spitzenzeiten sind die Busse trotz Dreiminuten-takt überfüllt.

Mehr Kapazität und Qualität

Dank Wachstum bei der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen werden die Passagierzahlen in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Stadt, Region und Kanton erkannten bereits 2005 Handlungsbedarf und beurteilten den Engpass auf der Linie 10 als zentrales Problem des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern. Damit die steigende Nachfrage abgedeckt werden kann, muss die Transportkapazität erhöht werden.

Umstellung auf Trambetrieb

Das Ergebnis von zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen war, dass die steigende Nachfrage auf der Linie 10 am besten mit einer Umstellung auf Trambetrieb abgedeckt werden kann. Seit 2009 wird dieses Vorhaben im Projekt Tram Region Bern vorangetrieben. Projektpartner sind der Kanton Bern, die Stadt Bern, die beiden Gemeinden Köniz und Ostermundigen, Bernmobil sowie die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Impuls für Verkehr und öffentlichen Raum

Im Trambetrieb kann die Linie 10 deutlich mehr Fahrgäste befördern. In einem Tram finden rund 2,5 Mal mehr Personen Platz als in den heute im Einsatz stehenden Bussen, und auch der Fahr-

komfort ist höher. Das öV-Angebot wird mit dem Tram attraktiver und umweltfreundlicher. Der öffentliche Raum entlang der geplanten Strecke kann zudem aufgewertet werden. So ist es z.B. möglich, den Eigerplatz als attraktives Zentrum des Stadtteils Mattenhof-Weissenbühl umzugestalten. Die Verkehrsfläche wird hier zugunsten von Aufenthalts- und Grünflächen reduziert.

Bund und Kanton finanzieren drei Viertel

Der Bau der Tramlinie 10 kostet 494,9 Millionen Franken (exklusive Mehrwertsteuer). Davon finanzieren Bund und Kanton fast drei Viertel (74,5 Prozent). Der Kostenbeitrag der Stadt Bern beträgt 9,5 Prozent. Die städtische Kreditvorlage, welche auch Projektierungskosten, Mehrwertsteuer und weitere stadtspezifische Kosten enthält, beläuft sich auf 54,6 Millionen Franken. Über diesen Betrag befinden die Stimmberechtigten mit dieser Vorlage. Wegen ohnehin nötiger Sanierungen von Strassen und Werkleitungen würden rund die Hälfte dieser Kosten sowie die Grossbaustelle auch ohne Tramprojekt in den nächsten Jahren auf die Stadt zukommen.

Drei Gemeindeabstimmungen

Auch die Gemeinden Köniz und Ostermundigen stimmen über ihre Kostenanteile ab. Falls Tram Region Bern nur in Bern und Köniz oder nur in Bern und Ostermundigen angenommen wird, ist eine Teilrealisierung vorgesehen. Der Kanton hat seinen Beitrag bereits definitiv gesprochen, der Bund mit Ausnahme eines kleinen Teilbetrags ebenfalls.



Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.

Die Ausgangslage

Die Buslinie 10 erschliesst einen Viertel der Bevölkerung und die Hälfte aller Arbeitsplätze in Köniz, Bern und Ostermundigen. Um ihre Transportkapazität zu erhöhen und die Zuverlässigkeit des Betriebs zu verbessern, soll die Linie auf Trambetrieb umgestellt werden.

Die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr nimmt in der Stadt und in der Region Bern seit längerer Zeit stark zu. Dies gilt insbesondere für die Buslinie 10: Sie befördert pro Jahr 16,8 Millionen Fahrgäste - gleich viele wie alle Postautolinien im ganzen Kanton Bern. 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 sowie in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Die Linie 10 erschliesst in der Stadt Bern mehr Arbeitsplätze als in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen zusammen.

Kapazitätsgrenzen erreicht

Die Fahrgastzahlen auf der Linie 10 steigen kontinuierlich an. Das ist erfreulich, führt aber dazu, dass die Busse in Spitzenzeiten häufig überfüllt sind, obwohl die Strecke im Dreiminutentakt bedient wird. Darunter leidet der Komfort für die Fahrgäste. Zum Teil sind die Busse so voll, dass keine neuen Fahrgäste mehr einsteigen können. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation in den nächsten Jahren weiter zuspitzen wird, da sich entlang der Linie 10 wichtige Entwicklungsgebiete befinden und damit die Zahl der

Fahrgäste weiter steigen wird. Wichtige Projekte auf Stadtgebiet sind zum Beispiel auf dem Schönburg-Areal und im Schönberg-Ost geplant oder bereits im Bau.

Handlungsbedarf erkannt

Um die Attraktivität des Arbeits- und Wohnstandorts Bern zu erhöhen, müssen die Kapazität auf der Linie 10 erhöht und das Angebot verbessert werden. In der Mobilitätsstrategie Region Bern wurde 2005 von Kanton und Region gemeinsam eine koordinierte Perspektive für die Weiterentwicklung von Siedlung und Verkehr erarbeitet und später im ersten Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung weiter konkretisiert. Als eines der wesentlichen Probleme wurde dabei der Kapazitätsengpass auf der Linie 10 erkannt. 2008 wurden in zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) unterschiedliche Linienführungsvarianten und verschiedene Verkehrsmittel geprüft und bewertet. Sowohl auf dem Ast Köniz als auch auf dem Ast Ostermundigen erwies sich der Trambetrieb auf der bestehenden Linienführung als Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis.



Tram statt Bus: Das Projekt Tram Region Bern will die Linie 10 auf Trambetrieb umstellen und sie damit fit für die Zukunft machen.

Eine Linienführung via Guisanplatz-Breitenrainplatz wurde ebenfalls untersucht. Sie hätte eine zusätzliche Buslinie zur Erschliessung der Gebiete Baumgarten, Reiterstrasse, Viktoriastrasse-Salem nötig gemacht. Das Breitenrainquartier wäre mit zwei Tramlinien übererschlossen gewesen. Tieferen Investitionskosten wären deutlich höhere Betriebskosten gegenüber gestanden, woraus ein deutlich schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis als bei der Bestvariante resultierte. Die Vorteile des Trambetriebs sind im Kasten auf Seite 7 aufgeführt.

Projekt Tram Region Bern entsteht

Auf der Basis der ZMB-Erkenntnisse wurde 2009 das Projekt Tram Region Bern gestartet. Unter der Federführung des Kantons sind daran die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, Bernmobil und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland beteiligt. Das Bauprojekt inklusive Kostenvoranschlag wurde im Mai 2013 abgeschlossen. Der Stadtrat sprach dafür im August 2009 und im November 2011 Projektkredite im Gesamtvolumen von 1,8 Millionen Franken (inkl. Mehrwertsteuer). Die Projektkredite sind im vorliegenden Ausführungskredit enthalten. Im Mai 2011 erklärte der Stadtrat zudem eine Motion im Sinne einer Richtlinie erheblich, welche den Gemeinderat aufforderte, im Hinblick auf die Volksabstimmung zu Tram Region Bern die Finanzierung einer zweiten Tramachse durch die Innenstadt zusammen mit Bund und Kanton sicherzustellen. In der Folge wurden die Planungsarbeiten aufgenommen.

Die zweite Tramachse

Die zweite Tramachse soll dazu beitragen, Markt- und Spitalgasse sowie den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr zu entlasten. Weiter wird eine zweite Achse Spielräume schaffen, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrecht erhalten zu können. Tram Region Bern kann zwar auch ohne zweite Tramachse realisiert werden, dennoch soll dieses Projekt im Anschluss an Tram Region Bern möglichst rasch umgesetzt werden.

Die zweite Tramachse wird vom Kocherpark via Laupenstrasse zum Bubenbergrplatz und von dort zum Bollwerk führen und danach in die Speichergasse-Nägelgasse abzweigen. Beim Kornhausplatz mündet sie ins bestehende Tramnetz ein.

Der Bund beurteilt im Rahmen der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme das Vorhaben als wichtig und stellt seinen Beitrag ab 2019 in Aussicht. Stadt und Kanton haben ihre Beiträge für die Projektierung der zweiten Tramachse gesprochen, sodass das Projekt im Herbst 2014 starten kann. Über ihre Finanzierungsanteile entscheiden Bund und Kanton nach Vorliegen des Projekts. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern werden über den städtischen Kostenbeitrag an die Realisierung befinden. Um für die zweite Tramachse im nächsten Agglomerationsprogramm des Bundes A-Priorität beantragen zu können, muss das Vorprojekt bis Mitte 2016 vorliegen. Die finanziellen Mittel bei Bund und Kanton werden frühestens ab 2019 zur Verfügung stehen.

Die Vorteile einer Tramlinie 10

- Mehr Transportkapazität: Die modernen Trams von Bernmobil sind 42 Meter lang und können rund 2,5 Mal mehr Fahrgäste transportieren als ein heutiger Bus der Linie 10. Doppelgelenkbusse, die in mehreren Schweizer Städten eingesetzt werden, haben nur gut die Hälfte dieser Kapazität und können die erwartete Nachfrage nicht genügend abdecken.
- Mehr Komfort für Fahrgäste: Das Tram ist ruhiger unterwegs als der Bus. Dank teilweisem Eigenstrasse und optimierter Lichtsignalbevorzugung kann der Fahrplan besser eingehalten werden.
- Impuls für Wirtschaftsstandort Bern: Über 80 Prozent der bestehenden Arbeitsplätze, die durch die Linie 10 erschlossen werden, befinden sich auf dem Gebiet der Stadt. Ihre Erschliessung durch eine Tramlinie ist ein wichtiges Standortargument für Unternehmen. Dadurch können Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden.
- Nutzen für übrigen Verkehr: Tram Region Bern bringt an verschiedenen Stellen Verbesserungen für den Veloverkehr. So werden beim Eigerplatzkreisel systematisch Linksabbiege- und Querungshilfen sowie zwei Velobypässe eingerichtet. Weiter zirkuliert dank teilweisem Eigenstrasse, Sechsminutentakt und Verkehrsmanagementsystem der übrige Verkehr entlang der Linie 10 flüssiger.
- Positiver Umsteigeeffekt: Attraktive öffentliche Verkehrsmittel lassen Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf das Tram umsteigen. Das zeigt das Beispiel Tram Bern West: In Kombination mit der Anbindung von Bern-West (Haltestellen Stöckacker, Bümpliz-Nord und Bern-Brünnen) an die S-Bahn hat der motorisierte Individualverkehr zwischen der Innenstadt und dem Westen von Bern um 7 Prozent abgenommen, der öffentliche Verkehr auf der Tramlinie 8 hingegen um 23 Prozent zugenommen.
- Klimafreundlicher und sparsamer öV: Da Bernmobil seinen Strom vollständig aus erneuerbaren Quellen bezieht, verursacht der Trambetrieb kein Kohlendioxid (CO₂). Es ist wie bei der Inbetriebnahme von Tram Bern West mit einem Rückgang des Energieverbrauchs von Bernmobil um bis zu 15 Prozent zu rechnen.
- Bessere Infrastrukturen: Mit der Realisierung von Tram Region Bern können Strassen und Anlagen der Stadtentwässerung entlang der Tramlinie erneuert werden. Dank Synergien mit dem Tramprojekt kann die Stadt Bern diese Erneuerungen günstiger realisieren. Rund die Hälfte der städtischen Kosten würde auch ohne Realisierung der Tramlinie in den nächsten 15 Jahren anfallen, da viele Strassen und Abwasserkanäle ohnehin erneuert werden müssen.
- Aufwertung Stadtraum: Entlang der Linie 10 können längst fällige Umgestaltungen vorgenommen werden. Insbesondere der Eigerplatz wird davon profitieren. Im Zuge der Projektrealisierung von Tram Region Bern kann er zum Quartierzentrum umgestaltet werden.



Überfüllte Busse trotz Dreiminutentakt:
Die Buslinie 10 hat ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Das Projekt

Das Projekt Tram Region Bern besteht aus den beiden Ästen Bern-Köniz und Bern-Ostermundigen der Linie 10 sowie der Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern. Die Stadt Bern beteiligt sich an der Erstellung der beiden Äste der Tramlinie 10 auf ihrem Gebiet.

Der Verlauf der neuen Tramlinie 10 entspricht im Wesentlichen der heutigen Buslinie. Der Bau der Tramlinie 10 erfolgt in fünf Teilprojekten. Die nachfolgend beschriebenen vier Teilprojekte betreffen die Stadt Bern.

Teilprojekt 1: Ast Köniz bis Eigerplatz

Das Projekt sieht vor, das Tram ab der Haltestelle Hessstrasse in beiden Richtungen im Mischverkehr zu betreiben. Nach der Haltestelle Dübbystrasse wird das Tram stadteinwärts auf einer Separatspur bis zur Kreuzung Weissensteinstrasse geführt. Die Kreuzung wird neu als Kreisverkehr gestaltet, dank einer bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage kann die Bevorzugung des Trams im Verkehr sichergestellt werden. Die beiden Haltestellen Weissensteinstrasse werden künftig gegenüberliegend angeordnet, direkt anschliessend an die Kreuzung. Im Rahmen des Vorprojekts wurde die Schaffung eines Umsteigeknotens zur S-Bahn bei dieser Haltestelle geprüft, jedoch verworfen. Der Weg zum Tram hätte sich für alle Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers deutlich verlängert.

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. Im Zuge der Projektrealisierung Tram Region Bern besteht die Möglichkeit, gleichzeitig die verkehrlichen Mängel des Platzes zu beheben und eine zukunftsgerichtete Lösung für diesen wichtigen Stadtraum zu verwirklichen. Die Grundidee besteht darin, den Eigerplatz als einfachen Kreisverkehr zu gestalten. Dadurch entsteht eine übersichtliche, flexible Verkehrsanlage. Im Bereich der Haltestellen wird die Zieglerstrasse soweit als möglich nach Westen verschoben, um auf der gegenüberliegenden Seite dem öffentlichen Verkehr, den Fussgängerinnen und Fussgängern, dem Veloverkehr und der Anlieferung genügend Platz einzuräumen. Die nicht mehr für den allgemeinen Fahrverkehr benötigten Strassenflächen (Teile der Belpstrasse und des Philosophenwegs) werden umgestaltet. Auf diese Weise entsteht ein zusammenhängender und attraktiver Platz.

Gestalterisch können mehrere Akzente gesetzt werden: Die heute wenig attraktive Grünfläche gegenüber dem Depot von Bernmobil wird zum «Eigerpark» umgestaltet, welcher von Bäumen umsäumt und mit einem Brunnen ausgestattet wird. Die Baumreihe an der Zieglerstrasse wird



Das Projekt Tram Region Bern bietet die einmalige Chance, den Strassenraum entlang der neuen Tramlinie 10 aufzuwerten. Insbesondere der Eigerplatz wird davon profitieren. Er soll zum zusammenhängenden und attraktiven Platz umgestaltet werden.

Richtung Platz um vier Bäume ergänzt. Künftig werden am und um den Eigerplatz 25 Bäume mehr stehen als heute. In der Nacht wird das indirekt beleuchtete Dach der Haltestelle dem Eigerplatz einen eigenen Charakter verleihen.

Teilprojekt 3: Innenstadt (Eigerplatz bis Haltestelle Kursaal)

In der Innenstadt soll das Tram 10 bis zur Umsetzung der zweiten Tramachse auf dem bestehenden Tramnetz verkehren. Baulich sind deshalb in diesem Bereich nur geringfügige Massnahmen nötig. Um die Hauptgassen nicht mehr als nötig durch den öffentlichen Verkehr zu belasten, wird die Buslinie 12 in die südlichen Gassen verlegt. Für den Trolleybusbetrieb müssen im Bereich Christoffelgasse-Bundesgasse neue Fahrleitungen installiert werden. Auf dem Abschnitt Bundesplatz-Kochergasse-Zytglogge (stadtabwärts) und Amthausgasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) ist ein fahrdrahtloser Betrieb geplant. Es sollen Trolleybusse eingesetzt werden, welche Strecken von bis zu zwei Kilometern Länge mit Unterstützung von Batterien zurücklegen können. Dadurch wird eine Beeinträchtigung des Bundesplatzes durch die Fahrleitungen vermieden. Zudem wird das Bild der Markt- und Spitalgasse aufgewertet, da in diesem Bereich die Trolley-Fahrleitungen entfernt werden können.

Teilprojekt 4: Ast Ostermündigen (Viktoriastrasse bis Waldeck)

Der Charakter der Viktoriastrasse bleibt mit dem Projekt unverändert, ebenso die heutige Strassenbreite. Die im Strassenuntergrund liegenden Werkleitungen haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen ersetzt werden. Sie können grösstenteils

nicht unter den Tramschienen platziert werden, da sie sonst nicht mehr zugänglich wären. Deshalb müssen sie in die Seitenbereiche der Strasse verlegt werden. Die Haltestellen sind an die gesetzlichen Anforderungen für die Behindertengleichstellung anzupassen und dazu um 15 bis 20 Zentimeter zu erhöhen. Aus all diesen Gründen muss eine Mehrheit der Alleebäume erneuert werden. Rund ein Drittel dieser Bäume sind heute krank oder beschädigt, weshalb sie in jedem Fall in den nächsten Jahren ersetzt werden müssten. 26 von 63 gesunden Bäumen an der Viktoriastrasse sollen mit aktiven Baumschutzmassnahmen erhalten werden. Zu diesen Bäumen gehört auch die markante Sommerlinde beim Sportplatz Spitalacker. Die neuen Bäume werden bessere Lebensbedingungen erhalten. Insbesondere werden ihre Wurzelbereiche geschützt.

Bei der Schönburg wird die Haltestelle stadteinwärts um rund 100 Meter Richtung Viktoriaplatz verschoben. Die bestehende Wartehalle und die alte Personenunterführung werden zurückgebaut. Es wird ein kleiner Platz mit Bänken und Baumbepflanzung geschaffen, das daran anschliessende Restaurant an der Spitalackerstrasse 5 wird einen attraktiven Zugang vom Platz her erhalten. Die Haltestelle stadtauswärts wird Richtung Rosengartenkreuzung verschoben. Diese vom Verkehr stark belastete Kreuzung bleibt Lichtsignal gesteuert, ebenso der darauffolgende Knoten Laubeggstrasse-Ostermündigenstrasse. Auf diese Weise können die prioritäre Durchfahrt für das Tram und der Verkehrsfluss am besten gewährleistet werden. Auf der Laubeggstrasse werden die Velos stadteinwärts auf der parallelen Erschliessungsstrasse geführt, womit die Haltestelle Rosengarten



Unterwegs vom Bahnhof Bern Richtung Köniz-Schliern: Tram der künftigen Linie 10 bei der Abfahrt beim Baldachin.

umfahren werden kann. Die das Stadtbild prägenden Bäume an der Laubeggstrasse gegenüber dem Rosengarten bleiben erhalten.

Um einen flüssigen Betrieb zu gewährleisten, verkehrt das Tram zwischen dem Knoten Laubeggstrasse-Ostermundigenstrasse und der Kreuzung Ostermundigenstrasse-Pulverweg abwechselungsweise jeweils in einer Richtung auf einer eigenen Spur.

Auf der Ostermundigenstrasse muss zwischen der Laubeggstrasse und der Kreuzung Pulverweg das leichte Gefälle der Strasse ausnivelliert werden. Während die südliche Alleereihe erhalten werden kann, muss die nördliche Reihe erneuert und leicht in Richtung der Siedlung Baumgarten verschoben werden. Die Lärmschutzwand wird neu gebaut, geringfügig verschoben und verlängert. Die Kreuzung Pulverweg wird neu als Kreisel gestaltet.

Der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs wird wieder seiner ursprünglichen Funktion zugeführt. Die Mehrheit der Besucherinnen und Besucher wird den Friedhof künftig hier betreten. Die dem Eingang vorgelagerten Parkplätze werden aufgehoben und die Haltestelle wird direkt neben den Haupteingang verschoben. Dadurch ist der Friedhof besser erreichbar. Gleichzeitig werden die Quartiere Baumgarten und Schönberg-Ost besser erschlossen.

Von der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Haltestelle Waldeck wird das Tram in beide Richtungen auf einem Eigentrassee fahren, was die Fahrplanstabilität verbessert. Dazu muss die Strasse verbreitert werden, weshalb die heutige Erschliessungsstrasse auf der Seite Galgenfeld wegfällt und die Alleen beidseits der Strasse zu erneuern sind. Über 50 Prozent der Bäume in diesem Abschnitt sind krank und müssten so oder so in den nächsten Jahren ersetzt werden.

Die Mitwirkung

Die Bevölkerung von Köniz, Bern und Ostermundigen ist seit dem Projektstart in die Entwicklung von Tram Region Bern einbezogen worden. Die Mobilitätsstrategie Region Bern und die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilungen wurden der öffentlichen Mitwirkung unterbreitet. Die zur Realisierung vorgeschlagene Variante fand bei der grossen Mehrheit der Eingaben Zustimmung. Auch in die Projektierung wurden Bevölkerung, Quartier- und Interessenverbände sowie Parteien in vielfältiger Weise mit einbezogen: Auf Ebene Gesamtprojekt wurde eine Begleitgruppe eingesetzt, auf Ebene Gemeinde Kerngruppen mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Stadtteile. In der Stadt Bern fanden in der Vorprojektphase zwei öffentliche Veranstaltungen statt. Ende 2011 wurde zudem eine öffentliche Anhörung durchgeführt.

Die Linien 12 und 20

Auch die Linien 12/Länggasse und 20/Wyler werden in den nächsten Jahren an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Deshalb soll überprüft werden, wie die beiden Quartiere künftig mit dem öV zu erschliessen sind. Eine mögliche Lösungsvariante ist ein Trambetrieb. Der Ast Zentrum Paul Klee der Linie 12 soll neu in den südlichen Gassen der Innenstadt und am Bundesplatz vorbei verlaufen. In Richtung Südwesten soll dieser Liniennast neu verknüpft werden.



Beispiel für die künftige Linienführung des Trams Region Bern beim Schosshaldenfriedhof: Links das Tram Nr. 10, aus Ostermundigen kommend unterwegs Richtung Stadtzentrum.

Teilprojekt 5 und 6: Oberfeld Rüti sowie Verlängerung der Linie 9 bis Kleinwabern

An diesen beiden Teilprojekten ist die Stadt Bern nicht beteiligt.

Parallelprojekt: Gleissanierung Breitenrain

In den nächsten Jahren steht die Sanierung der Tramlinie 9 zwischen Kornhausbrücke und Guisanplatz an. Damit einher geht die Sanierung der Strassen, aber auch die Neugestaltung des Viktoria- und Breitenrainplatzes. Der Viktoriaplatz ist eine wichtige Schnittstelle zum Projekt Tram Region Bern, denn die künftige Tramlinie 10 zweigt dort nach Ostermundigen ab. Ursprünglich war deshalb die Sanierung und Umgestaltung des Viktoriaplatzes Teil des Projekts Tram Region Bern. Aus Gründen der Bautechnik und der Baukoordination ist dieser Abschnitt sinnvollerweise Teil des Projekts Gleissanierung Breitenrain. Der Gemeinderat beabsichtigt, die entsprechende Vorlage 2015 zur Abstimmung zu bringen. Für den Fall, dass die Stimmberechtigten die Vorlage verwerfen sollten, hat sich der Kanton Bern gegenüber der Stadt Bern verpflichtet, den Anschluss des Tram Region Bern an die Linie 9 auf dem Viktoriaplatz zu seinen Lasten zu finanzieren.

Veloverträglichkeit

Tramschienen sind für Velofahrende eine Herausforderung. Beim Tram Region Bern wird deshalb ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, Gefahrenstellen für Velofahrende zu minimieren und ein sicheres und rasches Vorwärtskommen der Velofahrenden zu ermöglichen. Massgebend sind dabei die Vorgaben des Richtplans Veloverkehr. Damit soll ein gutes Miteinander von Tram und Velo möglich sein.

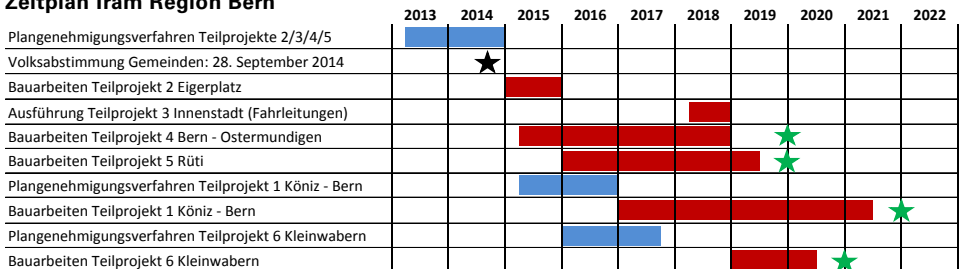
Behindertengerechtigkeit

Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes muss der öffentliche Verkehr allen Reisenden, ungeachtet des Alters oder einer allfälligen Behinderung, zugänglich sein. Diese Vorgabe wurde bei der Projektierung von Tram Region Bern sorgfältig berücksichtigt. Um gute Lösungen zu finden, arbeitete die Projektorganisation eng mit Expertinnen und Experten der Organisationen Procap, der Behindertenkonferenz der Stadt und Region Bern sowie dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband zusammen. Substantielle Verbesserungen wurden erreicht. Die verbliebenen offenen Punkte werden im Plangenehmigungsverfahren bereinigt.

Der Zeitplan

Das Projekt Tram Region Bern muss mit anderen Grossprojekten koordiniert werden, zum Beispiel mit dem Projekt Gleissanierung Breitenrain, dem Umbau der Bolligenstrasse und dem öV-Knoten Ostermundigen. 2015 sollen die Bauarbeiten auf dem Ast Ostermundigen und am Eigerplatz, 2017 auf dem Ast Bern-Köniz aufgenommen werden. Bei beiden Teilästen ist von einer Bauzeit von rund fünf Jahren auszugehen. Die Dauer des Gesamtprojekts beträgt voraussichtlich sieben Jahre. Mit der Inbetriebnahme des Asts Ostermundigen ist Ende 2019 zu rechnen, diejenige der ganzen Linie ist Ende 2021 vorgesehen.

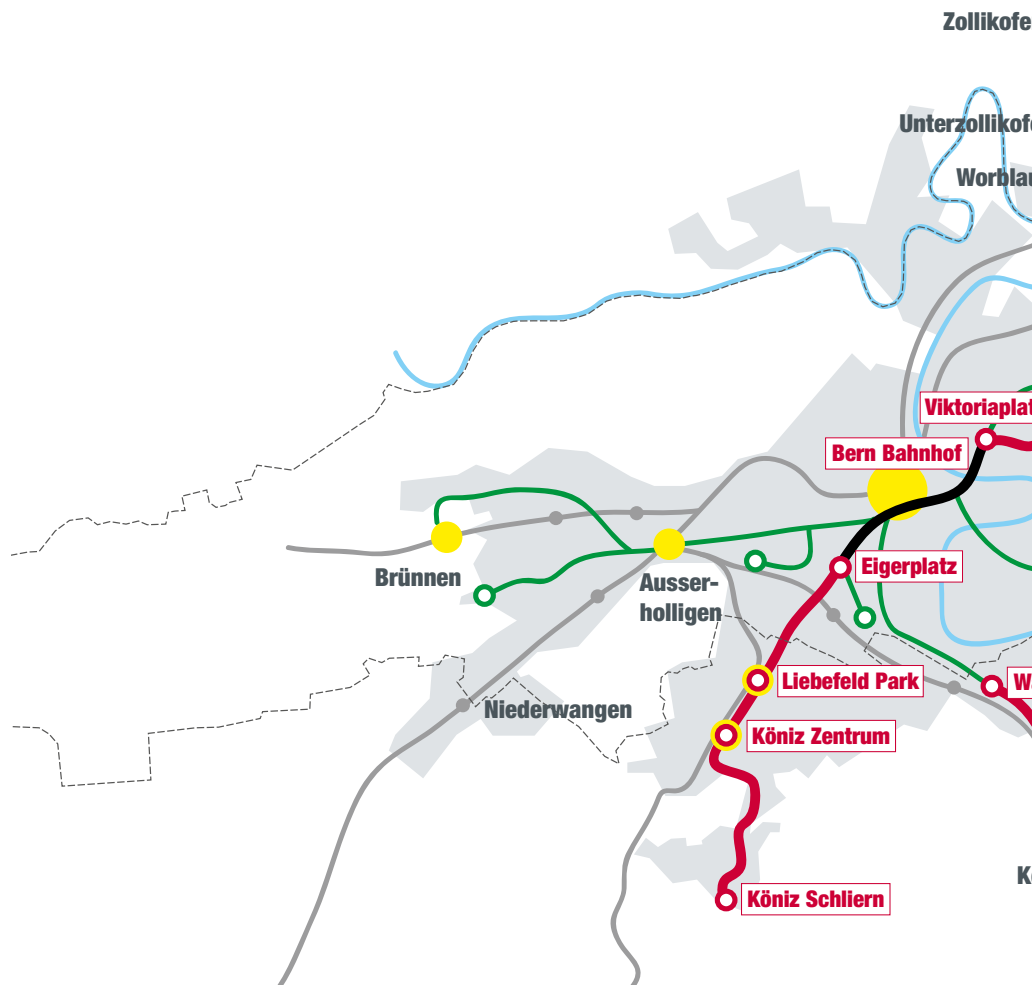
Zeitplan Tram Region Bern

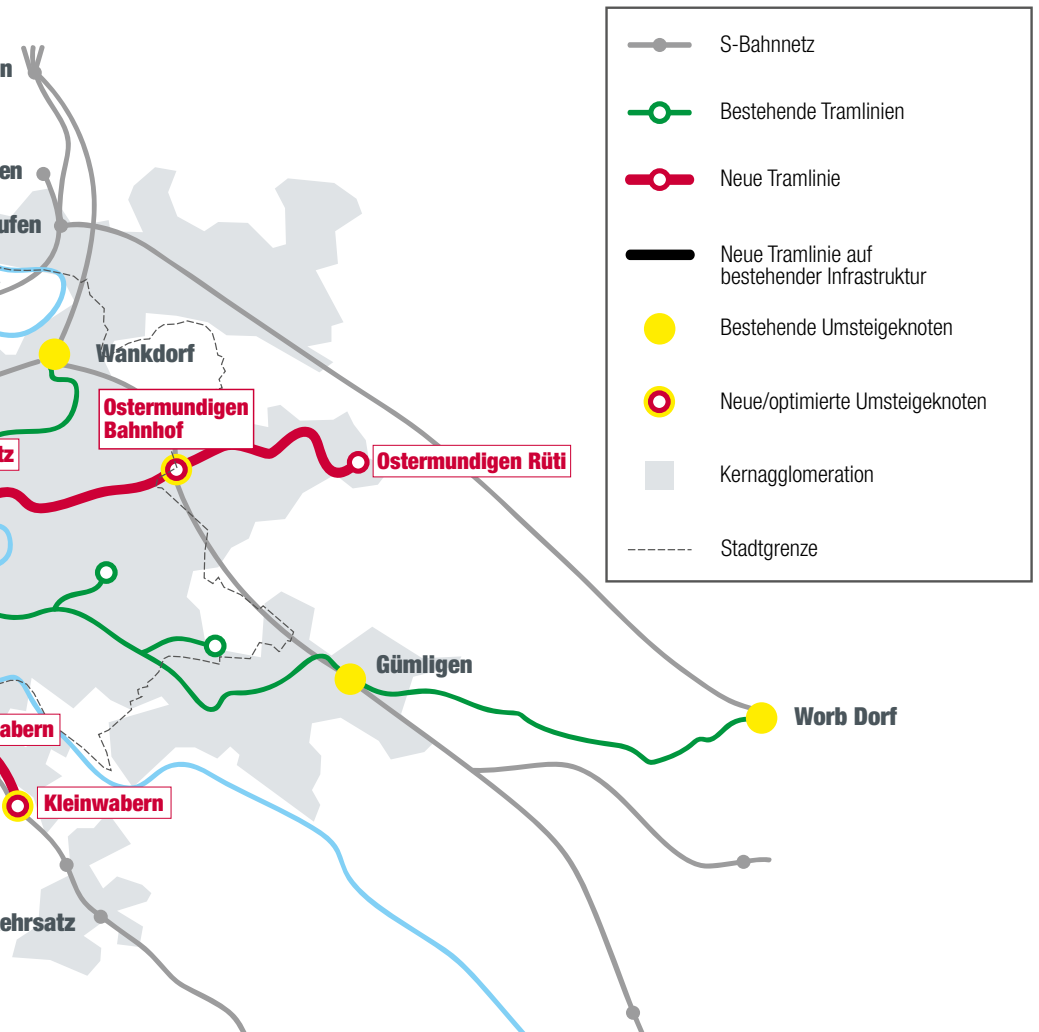


[Blau] Bewilligungsverfahren
 [Rot] Realisierung

★ 28. September 2014
 ★ Start Betrieb

Die Linienführung Tram Region Bern im Überblick





Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Realisierung der Tramlinie 10 betragen 494,9 Millionen Franken. Der Anteil der Stadt Bern beträgt 47,8 Millionen Franken. Der mit dieser Vorlage beantragte Kredit inklusive Projektierungskosten, Mehrwertsteuer und kleineren stadtspezifischen Kosten beläuft sich auf 54,6 Millionen Franken. Damit saniert die Stadt Entwässerungsanlagen sowie Strassen und wertet den öffentlichen Raum auf. Bund und Kanton tragen rund drei Viertel der Kosten für die Realisierung der Tramlinie 10.

Die Realisierung der neuen Tramlinie 10 kostet gemäss dem Voranschlag für das Bauprojekt 494,9 Millionen Franken. Die Kosten für die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern (Teilprojekt 6) sind darin nicht enthalten. Die Hauptanteile dieser Kosten sind die Bahntechnik (115 Millionen Franken), die Werkleitungen (110 Millio-

nen Franken) und der Strassenbau (90 Millionen Franken). Sie verteilen sich kostenmässig fast zu gleichen Teilen. Das zeigt, dass mit den eingesetzten Mitteln nicht nur eine neue Tramlinie gebaut wird, sondern auch in die Erneuerung des Strassenraumes und die unterirdischen Infrastrukturen investiert wird. Die Kosten im Detail:

Art der Kosten (in Millionen Franken; ohne Mehrwertsteuer und Projektierungskosten)

	Teil- projekt 1	Teil- projekt 2	Teil- projekt 3	Teil- projekt 4	Teil- projekt 5	Gesamt- projekt
Allgemeine Kosten (Verkehrsmanagement Bau, Landerwerb, Honorare, Nebenkosten)	23.9	4.3	–	37.5	6.2	71.9
Erstellungskosten (Bahntechnik, Hochbau, Strassenbau, Bepflanzungen, Werkleitungen, Kunstbauten, Baunebenkosten)	141.8	35.6	–	175.1	43.8	396.2
Risiko und Unvorhergesehenes	8.6	3.2	–	11.8	3.1	26.8
Total	174.3	43.1	–*	224.4	53.1	494.9
<i>Stadtanteil pro Teilprojekt</i>	<i>7.8</i>	<i>15.9</i>	<i>–</i>	<i>24.1</i>	<i>–**</i>	<i>47.8</i>

* Der Kantonsanteil (öV-Investitionen) wird ausserhalb von Tram Region Bern finanziert. Der Stadtanteil (0.03 Millionen Franken exkl. MwSt.) ist Teil der stadtspezifischen Kosten im Kostenbeitrag der Stadt (vergleiche Tabelle S. 16).

** Das Teilprojekt 5 (Oberfeld-Rüti) liegt vollständig auf dem Gebiet der Gemeinde Ostermundigen und betrifft die Stadt Bern nicht.

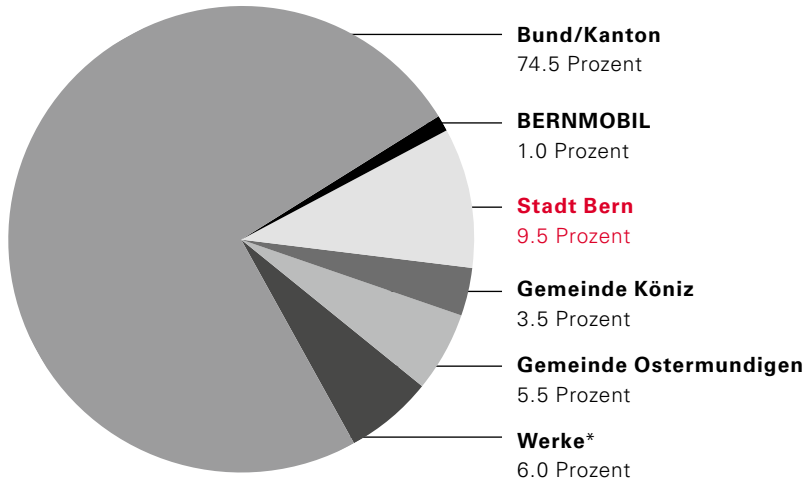
Bund und Kanton finanzieren drei Viertel der Realisierungskosten

Die direkten und indirekten Kosten der Realisierung der Traminfrastruktur werden von Bund und Kanton getragen. Der Bund finanziert über den Infrastrukturfonds voraussichtlich einen Viertel der Kosten, der Kanton rund die Hälfte.

Die Stadt Bern und die Gemeinden Ostermündigen und Köniz beteiligen sich zusammen mit 18,5 Prozent an den Realisierungskosten. Die als «Werke» bezeichneten Eigentümer von unterirdischen Infrastrukturen (ewb, BKW, Swisscom usw.) tragen 6 Prozent der Kosten.

Kostenanteile nach Projektpartner

(Realisierungskosten total 494,9 Mio.; ohne Mehrwertsteuer und Projektierungskosten)



*ewb, BKW, Wasserversorgung Region Bern, Swisscom, Cablecom

Die Stadt trägt 9,5 Prozent der Realisierungskosten

Die Stadt Bern muss diejenigen Projektbestandteile finanzieren, die sich in ihrem Eigentum befinden und die durch das Projekt einen Wertzuwachs erfahren. Das sind die folgenden Bestandteile:

- Strasseninfrastruktur: Insbesondere die Verkehrsanlagen des Eigerplatzes, die Viktoriastrasse und die Ostermündigenstrasse sind sanierungsbedürftig und können mit dem Tramprojekt kostengünstig erneuert werden.
- Öffentlicher Raum: Namentlich der Eigerplatz wird zusammen mit dem Tramprojekt als Quartierzentrum neu gestaltet und aufgewertet. Aufwendungen für Strassensa-

nierungen und die Aufwertung des öffentlichen Raums lassen sich nicht getrennt beziffern. Sie belaufen sich zusammen auf 46 Prozent des städtischen Realisierungsanteils und werden dem steuerfinanzierten Haushalt entnommen.

- Kanalisationsanlagen: Sie haben zum grössten Teil ihre Lebensdauer erreicht und können mit dem Tramprojekt kostengünstig erneuert und bei Bedarf erweitert werden (47 Prozent des städtischen Realisierungsanteils, finanziert durch die Sonderrechnung Stadtentwässerung).
- Wartehallen: Die Ausrüstung der Haltestellen ist gemäss der kantonalen Gesetzgebung Sache der Gemeinden (7 Prozent des städtischen Realisierungsanteils).

Die Kosten für die Traminfrastruktur werden vollumfänglich von Kanton und Bund übernommen. Mit Ausnahme der Warthallen muss sich die

Stadt nicht an diesen Kosten beteiligen. Die Kreditvorlage der Stadt Bern setzt sich wie folgt zusammen:

Kostenbeitrag der Stadt Bern

Art der Kosten	Fr.	Strassenbau	Siedlungsentwässerung	Gesamtkosten
Verkehrsmanagement	Fr.	876'155.00	428'269.00	1'304'424.00
Honorare Nebenkosten	Fr.	1'470'922.00	1'235'450.00	2'706'372.00
Bahntechnik	Fr.	3'431'548.00	0.00	3'431'548.00
Hochbau	Fr.	1'829'445.00	0.00	1'829'445.00
Strassenbau	Fr.	11'286'126.00	0.00	11'286'126.00
Werkleitungen	Fr.	2'121'367.00	18'649'238.00	20'770'605.00
Baunebenkosten	Fr.	2'435'583.00	1'162'875.00	3'598'458.00
Risiko und Unvorhergesehenes	Fr.	1'552'350.00	1'317'724.00	2'870'074.00
Kostenanteil Stadt am Gesamtprojekt	Fr.	25'003'496.00	22'793'556.00	47'797'052.00
Honorarkosten Projektierung	Fr.	875'670.00	790'997.00	1'666'667.00
Stadtspezifische Kosten:				
Teilprojekt 3 Innenstadt	Fr.	30'000.00	0.00	30'000.00
Pulverweg	Fr.	200'000.00	0.00	200'000.00
Koordination und Abklärungen	Fr.	741'837.00	120'000.00	861'837.00
<i>Total stadtspezifische Kosten</i>	<i>Fr.</i>	<i>971'837.00</i>	<i>120'000.00</i>	<i>1'091'837.00</i>
Gesamtkosten (exkl. Mehrwertsteuer)	Fr.	26'851'003.00	23'704'553.00	50'555'556.00
Mehrwertsteuer (8,0 Prozent)	Fr.	2'148'997.00	1'895'447.00	4'044'444.00
Gesamtkosten (inkl. Mehrwertsteuer)	Fr.	29'000'000.00	25'600'000.00	54'600'000.00

Bemerkung zur Tabelle «Kostenbeitrag der Stadt Bern»: Zum Kostenanteil der Stadt Bern am Gesamtprojekt kommen noch die Projektierungskosten für das Vor- und das Bauprojekt hinzu, welche vom Stadtrat im August 2009 und im November 2011 bewilligt wurden (Honorarkosten Projektierung). Teil des städtischen Kostenbeitrags sind auch die Mehrwertsteuer und weitere

stadtspezifische Kosten, beispielsweise für Sanierungsarbeiten am Pulverweg im Rahmen der Erstellung des Gleisanschlusses zum Tramdepot, welcher nicht Teil des Gesamtprojekts Tram Region Bern ist.

Mögliche Teilrealisierung

Für das Projekt Tram Region Bern ist nicht nur eine Abstimmung in der Stadt Bern, sondern auch in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen nötig. Sollte eine der beiden Gemeinden das Projekt ablehnen, wird nur der jeweils andere Liniennast realisiert.

Sollte der Gemeindebeitrag für das Tram Region Bern nur von Köniz und Bern oder nur von Ostermundigen und Bern angenommen werden, ist eine Teilrealisierung des Projekts vorgesehen. Realisiert würde dann derjenige Teilast, dem zwei beteiligte Gemeinden zugestimmt haben. Mit einer Teilrealisierung könnten die Kapazitätsprobleme mindestens auf einem der beiden Äste der Linie 10 behoben werden.

Der Stadtrat hat dem Gemeinderat der Stadt Bern die Kompetenz zu einer Teilrealisierung von Tram Region Bern erteilt, sollte eine der beiden Nachbargemeinden ihren Kostenanteil ablehnen. Falls die Gemeinde Köniz und die Stadt Bern ihrem Anteil zustimmen und die Gemeinde Ostermundigen ihren Anteil ablehnt, soll auf Stadtgebiet der Abschnitt Kursaal bis zur Gemeindegrenze Köniz realisiert werden. Der Kostenanteil der Stadt Bern für diesen Abschnitt beträgt 28,9 Millionen Franken (inklusive Mehrwertsteuer). Falls die Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern ihrem Anteil zustimmen und die Gemeinde Köniz ihren Anteil ablehnt, soll der Abschnitt Eigerplatz bis zur Gemeindegrenze Ostermundigen gebaut werden. Der Kostenanteil der Stadt Bern für diesen Ab-

schnitt beträgt 46,5 Millionen Franken (inklusive Mehrwertsteuer). Da die Kosten für bestimmte Realisierungselemente wie Bauinstallationen, Verkehrsführungen und Verkehrsumleitungen nicht proportional zum verkleinerten Bauvolumen sinken, wären die Gesamtkosten höher als die Summe der Teilprojekte, die realisiert würden.

Sollten sowohl Köniz als auch Ostermundigen ihre Kostenanteile an Tram Region Bern ablehnen, die Stadt Bern dem Projekt aber zustimmen, so ist das Projekt Tram Region Bern vollständig abgelehnt. Da jedoch die Strassen und Schienenanlagen auf dem Eigerplatz dringend einer Sanierung bedürfen, würde der Gemeinderat in diesem Fall umgehend eine neue Abstimmungsvorlage für diesen Teilbereich ausarbeiten. Gleichermassen würde er vorgehen, falls der Kostenbeitrag für Tram Region Bern von den Stimmberechtigten der Stadt Bern abgelehnt wird.



Beispiel für die künftige Linienführung des Trams Region Bern im Bereich des ÖV-Knotens Ostermundigen.

Das sagt der Stadtrat

Argumente aus der Stadtratsdebatte

Für die Vorlage

+ Das Tram Region Bern ist ein ausgewogenes, sinnvolles und notwendiges Projekt, das einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in der Stadt Bern leistet. Es ist das Ergebnis eines langen und demokratischen Planungsprozesses, in dem auch die Ansprüche der direkt Betroffenen berücksichtigt wurden.

+ Das Tram Region Bern ist ein wichtiger Schritt für den nachhaltigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern. Es trägt zum Schutz der Landschaft bei, indem es die notwendigen Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs für eine innere Verdichtung der urbanen Gebiete schafft und so der Zersiedelung entgegenwirkt.

+ Das Tram Region Bern erhöht die Kapazität und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und trägt zur Reduktion des motorisierten Privatverkehrs in der Stadt bei. Dies entlastet die Quartiere vom Verkehr und verbessert die Lebensqualität für die Stadtbevölkerung.

+ Die geplante Linienführung des Trams entlang der bestehenden Linie 10 ist aus städtebaulicher und verkehrsplanerischer Sicht die beste Variante. Sie erlaubt es, dringend notwendige Sanierungsarbeiten auszuführen und den Strassenraum aufzuwerten.

Gegen die Vorlage

- Tram Region Bern ist ein Beispiel für eine verfehlte und technokratische Verkehrsplanung eines kleinen Kreises von Expertinnen und Experten und Behörden. Es ist ein Megaprojekt, das weder die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung berücksichtigt noch die gewachsene Struktur der Quartiere respektiert.

- Die Kosten des Projekts werden in der Vorlage nicht transparent ausgewiesen und sind zum heutigen Zeitpunkt auch nicht absehbar. Es ist zu befürchten, dass die aktuelle Kostenschätzung von rund 500 Millionen Franken weit übertraffen wird.

- Das Tram Region Bern ist Ausdruck einer Verkehrspolitik, die den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung und Mobilität widerspricht. Die neue Traminie führt zu einer höheren Verkehrsbelastung in der Innenstadt und den Quartieren.

- Die geplante Linienführung des neuen Trams ist nicht optimal. Sie führt zum Verlust von wertvollen Baumalleen und schafft Probleme bei der Nutzung des Strassenraums durch Tram und Privatverkehr in den Quartieren. Hinsichtlich der Innenstadt ist unklar, welche Auswirkungen die Realisierung auf das UNESCO Weltkulturerbe hat.



Abstimmungsergebnis im Stadtrat

49 Ja
14 Nein
0 Enthaltungen

Die vollständigen Protokolle der Stadtratssitzungen vom 19. Juni und vom 3. Juli 2014 sind einsehbar unter www.ris.bern.ch/sitzungen.aspx

Beschluss und Abstimmungsfrage

Beschluss des Stadtrats vom 19. Juni 2014

1. Für den Kostenbeitrag der Stadt Bern am Projekt Tram Region Bern werden folgende Kredite bewilligt:
29'000'000.00 Franken zulasten der Investitionsrechnung, Konto xxx, für den Projektbestandteil Strassenbau;
25'600'000.00 Franken zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto yyy, für die Siedlungsentwässerung.
2. Falls die Gemeinde Ostermundigen und die Stadt Bern ihren Kostenanteil an Tram Region Bern genehmigen und 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 Köniz und die Stadt Bern ihren Kostenanteil an Tram Region Bern genehmigen und 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.

Die Stadtratspräsidentin: Tania Espinoza Haller

Der Ratssekretär: Daniel Weber

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die Vorlage «Tram Region Bern: Ausführungskredit» annehmen?

Haben Sie Fragen zur Vorlage?

Auskunft erteilt das

Generalsekretariat der
Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün
Bundesgasse 38
Postfach, 3001 Bern

Telefon: 031 321 65 33

E-Mail: tvs@bern.ch