

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)

1. Worum es geht

Der öffentliche Verkehr ist das Rückgrat der Verkehrserschliessung in der Stadt und der Region Bern. Dank dichtem und komfortablem Angebot ist seine Benützung in den vergangenen zwanzig Jahren stark angestiegen. Auf der gesamten Linie 10 Köniz-Bern-Ostermundigen werden jährlich rund 16 Millionen Fahrgäste befördert, allein auf dem Ast Ostermundigen sind es 8,4 Millionen pro Jahr. Aktuell sind auf diesem Linienast in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend bis zu 1 300 Personen pro Richtung unterwegs. Trotz einem Fahrplankontakt von 3 Minuten sind die Busse häufig überfüllt, worunter die Angebotsqualität leidet. Als kurzfristige Massnahme ist geplant, ab 2018 auf einer verkürzten Strecke zwischen der Kirche Köniz und Ostermundigen Wegmühlegässli im 2.5-Minutentakt zu verkehren. Diese Massnahme zur Kapazitätssteigerung wird jedoch nur kurzfristig genügen. Eine aktualisierte Prognose hat ergeben, dass die Nachfrage bis 2040 zwischen 40 und 50 Prozent zunehmen wird, womit dannzumal bis zu 2 000 Personen pro Richtung in den Spitzenstunden auf der Linie 10 unterwegs sein werden. Doppelgelenktrolleybusse hätten im 3-Minutentakt eine maximale Kapazität von 1 800 Personen. Ein solches System könnte also diese Nachfrage trotz erheblicher Investitionen, insbesondere für die Einrichtung von separaten Spuren und der Verlängerung von Haltestellen, nicht bewältigen, geschweige denn eine langfristige Kapazitätsreserve bieten.

2014 wurde das Projekt Tram Region Bern, welches eine integrale Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb vorsah, in der Stadt Bern mit über 60 Prozent Ja-Stimmen angenommen, scheiterte aber an der Ablehnung in den beiden anderen beteiligten Gemeinden. In der Gemeinde Ostermundigen wurde kurz darauf ein neuer Anlauf genommen: Ausgelöst durch eine Gemeindeinitiative stimmten die Stimmberechtigten von Ostermundigen im April 2016 einem Rahmenkredit zur Sanierung der Bernstrasse inklusive Integration einer Tramlinie zu.

Im Juni 2016 beschlossen der Kanton, die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen, die Arbeiten am Projekt Tram Bern Ostermundigen aufzunehmen. Das Projekt basiert auf der bestehenden Führung der Linie 10 nach Ostermundigen. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2008 wurden Linienführung und Verkehrsmittel umfassend abgeklärt, dabei ging die heutige Linienführung mit Trambetrieb als Bestvariante hervor. 2011 überprüfte ein Gutachten der ETH Zürich die Ergebnisse der ZMB und bestätigte, dass die Untersuchung umfassend und nur die gewählte Linienführung zweckmässig sei. Das Projekt Tram Bern Ostermundigen wird auf der Basis von Tram Region Bern erarbeitet, wobei die ÖV-Erschliessung der Rüti ohne Tram gelöst werden soll.

Durch die Ablehnung des Projekts Tram Region Bern wurde auch der Kreditbeschluss für den städtischen Anteil an diesem Projekt hinfällig. Somit müssen die Stimmberechtigten der Stadt Bern mit dieser Vorlage über den Realisierungskredit von Tram Bern Ostermundigen befinden.

Die Gesamtkosten für die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen belaufen sich auf 244,1 Mio. Franken (exkl. MwSt.). Der Anteil der Stadt Bern an diesen Kosten beträgt 20,8 Mio. Franken. Der mit dieser Vorlage beantragte Gesamtkredit inklusive Projektierungskosten, stadtspezifischen Zu-

satzkosten und Mehrwertsteuer beläuft sich auf 24,9 Mio. Franken. Er wird im Wesentlichen für die Sanierung und Aufwertung von Strassen und Abwasseranlagen aufgewendet. Rund die Hälfte des Stadtanteils am Gesamtprojekt wird in den nächsten Jahren auch ohne Tramprojekt auf die Stadt zukommen (Ohnehinkosten). Dank der gemeinsamen Realisierung mit dem Tramprojekt kann die Stadt von baulichen Synergien profitieren und somit Kosten sparen.

Die Finanzierung des kantonalen Anteils am Projekt wird voraussichtlich im Juni 2017 vom Grossen Rat beschlossen werden. Der Anteil des Bundes wurde mit dem Bundesbeschluss zur 1. Generation der Agglomerationsprogramme 2010 bewilligt. Die Gemeinde Ostermundigen hat, wie erwähnt, ihren Beitrag bereits beschlossen.

Insbesondere in Ostermundigen sind noch eine Reihe von Projektanpassungen notwendig (Neuprojektierung Bahnhof Ostermundigen, neue Wendeschleife im Oberfeld). Mit dem Bau soll nicht vor 2022 begonnen werden.

2. Warum ein Tram zwischen Bern und Ostermundigen?

Zusammen mit dem Ast Wankdorfplatz der Linie 9, welche seit Jahrzehnten mit Tram betrieben wird, ist die Linie 10 nach Ostermundigen der nachfragestärkste Linienast im Netz von BERNMOBIL. Nach der Umstellung auf Trambetrieb wird die neue Tramlinie eine der meist frequentierten Linien in der ganzen Schweiz sein. Nachfolgend die wichtigsten Gründe, welche für eine Umstellung dieses Linienasts auf Trambetrieb sprechen.

Mehr Transportkapazität

Moderne Trams sind 42 bis 45 Meter lang und können bis zu 2,5 Mal mehr Fahrgäste transportieren als heutige Gelenkbusse. Aktuelle Abklärungen zeigen, dass Doppelgelenk-trolleybusse im 3-Minutentakt die wachsende Nachfrage auf der Linie 10 trotz erheblicher Investitionskosten bis maximal 2035 abdecken könnten. Trams bieten dagegen auch langfristig eine genügende Kapazität auf dieser Linie.

Mehr Komfort für die Fahrgäste

Pro Fahrzeug stehen mehr Sitz- und Stehplätze zur Verfügung. Das Tram ist zudem ruhiger unterwegs als der Bus. Dank Eigentrassee und optimierter Lichtsignalbevorzugung kann der Fahrplan besser eingehalten werden.

Impuls für Wirtschaftsstandort Bern

Entlang der Linie 10 werden in Richtung Ostermundigen wichtige Arbeitsplatzgebiete mit Wachstumspotenzial erschlossen, insbesondere im hinteren Galgenfeld. Die Erschliessung durch eine Tramlinie ist ein wichtiges Standortargument für Unternehmen. Dadurch können Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden.

Positive Wirkung auf den übrigen Verkehr

Tram Bern Ostermundigen wird dank dem damit verbundenen Verkehrsmanagement den Verkehr im Norden der Stadt Bern und den angrenzenden Gemeinden verstetigen. Das Tram wird im Sechsminutentakt verkehren und sich damit auf den stark belasteten Verkehrsachsen besser integrieren als die heutige Buslinie im Dreiminutentakt. Zwischen Viktoriaplatz und Waldeck sind beidseitig durchgehende Velospuren vorgesehen, was gegenüber heute eine wesentliche Verbesserung darstellt.

Positiver Umsteigeeffekt

Attraktive öffentliche Verkehrsmittel lassen Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf das Tram umsteigen. Das zeigt das Beispiel Tram Bern West: Zwischen 2007 und 2013 haben die Passagierzahlen beim ÖV zwischen dem Stadtteil VI und der übrigen Stadt Bern um ca. 30 % zugenommen, der MIV hat um ca. 11 % abgenommen. Der Modal Split veränderte sich von 47 % ÖV/53 % MIV im Jahr 2007 zu 56 % ÖV/44% MIV im Jahr 2013.

Klimafreundlicher und sparsamer ÖV

Da BERNMOBIL seinen Strom vollständig aus erneuerbaren Quellen bezieht, verursacht der Trambetrieb kein Kohlendioxid (CO₂). Es ist von einem vergleichbaren Rückgang des Energieverbrauchs von BERNMOBIL wie bei der Inbetriebnahme von Tram Bern West zu rechnen.

Bessere Infrastrukturen

Mit der Realisierung von Tram Bern Ostermundigen können Strassen und Werkleitungen entlang der Tramlinie integral erneuert werden. Das hilft der Stadt Bern, Geld zu sparen. Rund ein Drittel der städtischen Kosten würde auch ohne Realisierung der Tramlinie in den nächsten 15 Jahren anfallen, da viele Strassen und Abwasserkanäle ohnehin erneuert werden müssen. Dies trifft auch für die Infrastrukturen von Energie Wasser Bern (ewb) zu.

3. Entstehungszusammenhang dieser Vorlage

Ursprüngliches Projekt Tram Region Bern

Das Projekt Tram Bern Ostermundigen geht direkt zurück auf das in den Jahren 2008 - 2013 erarbeitete Projekt Tram Region Bern (2014.TVS.000048). Dieses kam bekanntlich 2014 in Bern, Köniz und Ostermundigen zur Abstimmung. Während es in der Stadt Bern mit über 60 Prozent Ja-Stimmen angenommen wurde, scheiterte es an der Ablehnung in den beiden Nachbargemeinden.

Der Gemeinderat erklärte danach mehrfach, dass er das städtische Abstimmungsergebnis zu Tram Region Bern als politischen Auftrag erachte, sich für eine Umstellung der nachfragestarken Buslinien auf Trambetrieb einzusetzen. Dies gilt weiterhin auch für die Linie 10. Insbesondere stellte der Gemeinderat in Aussicht, den Projektierungsprozess wieder aufzunehmen, falls sich Ostermundigen in einem zweiten Anlauf für ein Tram entscheiden sollte¹.

Sanierung und Neugestaltung Eigerplatz

Die Sanierung und Neugestaltung des Eigerplatzes (ehemaliges Teilprojekt 2 von Tram Region Bern) wurde nach der Ablehnung von Tram Region Bern - wie in der seinerzeitigen Abstimmungsbotschaft angekündigt - leicht angepasst als eigenständige Vorlage ausgearbeitet und von den städtischen Stimmberechtigten am 15. November 2015 mit über 70 Prozent Ja-Stimmen angenommen.

¹ Vgl. etwa Antwort des Gemeinderats vom 25. März 2015 auf die Interpellation der Fraktion BDP/CVP: Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern?

Übergangsmassnahmen für die Linie 10

Um trotz dem gescheiterten Tramprojekt auf die stetig wachsende Nachfrage auf der Linie 10 reagieren zu können, lancierte die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) ein Planungsprojekt "Übergangsmassnahmen 2018 - 2021 für die Buslinie 10"². Aus einer Vielzahl von geprüften Ansätzen und Massnahmen ging schliesslich die weitere Verdichtung des Fahrplans (2.5-Minutentakt) während der Hauptverkehrszeiten als einzig realistischer Ansatz hervor; ein weiterer Kapazitätsausbau wird jedoch mit diesem Ansatz nicht möglich sein. Die Massnahme wurde dem Kanton von der RKBM zur Aufnahme ins kantonale Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs 2018 - 2021 beantragt. Der Grosse Rat wird im Frühjahr 2017 darüber entscheiden.

Zustimmung in Ostermundigen für ein neues Tramprojekt

In Ostermundigen wurde rasch nach der Ablehnung von Tram Region Bern eine kommunale Initiative unter dem Titel "Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren" lanciert. Diese pro-pagierte die Sanierung der Bernstrasse in Verbindung mit einem Tramprojekt, wobei für das Rütiquartier anders als bei Tram Region Bern eine anderweitige ÖV-Erschliessung zu suchen sei. Der Gemeinderat von Ostermundigen stellte dieser Initiative einen Gegenvorschlag entgegen, welcher hinsichtlich Endpunkt der Tramlinie und Erschliessung des Rütiquartiers offener formuliert war. Sowohl die Initiative, wie auch der Gegenvorschlag wurden Anfang April 2016 von den Stimmberechtigten mit 53 resp. 56 Prozent Ja-Stimmen angenommen. In der Stichfrage obsiegte der Gegenvorschlag. Damit steht ein Rahmenkredit zur Verfügung, welchen der Gemeinderat von Ostermundigen in eigener Kompetenz für die Sanierung der Bernstrasse inklusive Tramlinie verwenden kann.

Wiederaufnahme Tramprojekt

Nach der Zustimmung der Gemeinde Ostermundigen erklärte sich der Kanton bereit, auf der Basis von Tram Region Bern ein Projekt für eine Tramlinie Bern-Ostermundigen zu erarbeiten. Mitte Juni 2016 wurde an einer konstituierenden Sitzung unter Teilnahme des Kantons, der Stadt Bern, der Gemeinde Ostermundigen und BERNMOBIL beschlossen, die Arbeiten am Projekt Tram Bern Ostermundigen in einer gemeinsamen Projektorganisation wieder zu lancieren. Das Projekt wird durch eine Behördendelegation geführt, in welcher der Kanton den Vorsitz hat. Die operative Führung obliegt einem Lenkungsausschuss unter dem Vorsitz von BERNMOBIL.

Gleiche Linienführung und Bestätigung Tram als Bestlösung

Die Behördendelegation hielt weiter fest, dass das neue Projekt auf der bestehenden Führung der Linie 10 basieren soll. Diese war 2008 aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung Ostermundigen als Bestvariante hervorgegangen, in welcher alle möglichen Linienführungen und Verkehrsmittel untersucht worden waren. Die ZMB wurde 2011 im Gutachten Weidmann/ETH Zürich überprüft. Dieses bestätigte, dass der gewählte Korridor, die einzig sinnvolle Lösung darstelle. 2016 wurden die Nachfrageprognose und die Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus nochmals aktualisiert und überprüft³. Dabei hat sich gezeigt, dass die Nachfrage bis 2035 für den Korridor der Linie 10 Bern-Ostermundigen nach wie vor in derselben Grössenordnung geschätzt wird wie in der Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2008. Gestützt auf die aktualisierte Nachfrageprognose wurde auch der dem Tramprojekt zugrundeliegende Systemscheid nochmals überprüft. Das Fazit hierzu war, dass bei einem Betrieb mit Doppelgelenkrolleybussen die Kapazität höchstens bis 2035 genügen würde, wenn die Linie im 3-Minutentakt betrieben werden kann⁴. Dies setzt aber voraus,

² www.bernmittelland.ch/de/themen/verkehr/sectorbern/Buslinie-10.php

³ Tram Bern Ostermundigen. Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus: Infrac, 29.12.2016 verfügbar unter: www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/downloads/publikationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO_Schlussbericht_Systemfrage_D.pdf

⁴ Neben Doppelgelenkrolleybussen existieren auch fossil betriebene Doppelgelenkbusse und solche mit Hybridantrieb. Fossil betriebene Doppelgelenkbusse kommen für die Linie 10 nicht in Frage, da sie mit nur einer angetriebenen Achse keine grösseren Steigungen bewältigen können. Für Hybrid-Doppelgelenkbusse bestehen erst geringe Betriebserfahrungen.

dass auf grossen Teilen der Strecke separate Busspuren eingerichtet werden müssten, was erhebliche Strassenumgestaltungen (inkl. Baumersatz) erfordern würde. Somit wäre der Einsatz von Doppelgelenkbussen unabhängig von der Antriebsart eine langfristige Investition, der kein entsprechender Nutzen gegenüberstehen würde, da die Kapazitätsanforderungen langfristig nicht erfüllt werden können. Zudem müsste die Stadt als Eigentümerin der betroffenen Strassen die Strassenumgestaltungen bei einem Busprojekt weitgehend selbst tragen. Eine Mitfinanzierung durch den Bund und den Kanton, welche bei dem Tramprojekt auch den wesentlichen Teil der Kosten für die Strassenumgestaltung bezahlen, wäre nicht möglich⁵. Demgegenüber bietet das Tram bei der prognostizierten Nachfrage 2035 eine Kapazitätsreserve von mindestens 40 Prozent und stellt damit eine Investition mit langfristig gesichertem Nutzen dar.

Erneute Abstimmung in der Stadt Bern erforderlich

Da die Zustimmung zum Realisierungskredit Tram Region Bern in der städtischen Volksabstimmung von 2014 durch die Ablehnung in den beiden anderen Gemeinden hinfällig wurde, muss ein neues Tramprojekt auf der Linie 10 erneut dem Stadtrat und den Stimmberechtigten vorgelegt werden. Materiell entspricht Tram Bern Ostermundigen dem Eventualbeschluss des Stadtrats zum Ausführungskredit Tram Region Bern (Ziffer 2), wonach eine Teilrealisierung des Abschnitts Eigerplatz bis Waldeck vorzunehmen sei, falls die Gemeinde Köniz die Tramvorlage ablehne. Dabei ist, wie erwähnt, die Sanierung des Eigerplatzes bereits beschlossen und in Realisierung.

Als Beitrag der Stadt Bern an die Finanzierung der Startphase des Projekts hat der Gemeinderat am 24. August 2016 einen Projektierungskredit von Fr. 150 000.00 gesprochen. Dieser Kredit ist im vorliegenden Antrag für den Ausführungskredit enthalten.

Aktueller Stand der Projekte

Nachfolgend ein Überblick zum aktuellen Stand der 4 Teilprojekte, welche 2014 die städtische Abstimmungsvorlage Tram Region Bern bildeten:

| <i>Teilprojekt</i> | <i>Abschnitt</i> | <i>aktueller Stand</i> |
|--------------------|---|---|
| 1 | Ast Köniz der Linie 10 bis Eigerplatz | Wird nach der Ablehnung durch die Stimmberechtigten in Köniz nicht weiterverfolgt. Planerische Abklärungen unter Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sind in naher Zukunft vorgesehen (vgl. auch hinten Ziff. 4.2). |
| 2 | Eigerplatz | Wurde ins Projekt "Sanierung und Neugestaltung Eigerplatz" überführt, Realisierungskredit im November 2015 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen, im Bau seit Mai 2016, die Fertigstellung ist im Herbst 2017 vorgesehen. |
| 3 | Innenstadt/Verlegung Buslinie 12 | Stadtseitig werden die geplanten Massnahmen mit vorliegender Vorlage finanziert. |
| 4 | Ast Ostermundigen (Viktoriastrasse bis Waldeck) | Wird mit vorliegender Vorlage ins Projekt Tram Bern Ostermundigen überführt. |

gen, welche den Einsatz auf einer stark frequentierten Linie nicht zulassen. Ihre Transportkapazität ist zudem knapp 10 Prozent tiefer als bei der Trolleyvariante, womit ihre Kapazitätsgrenze bereits 2025 erreicht wird. Vgl. Infrac, S. 13 und 16
⁵ vgl. KOMMENTAR zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr, unter: www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/rechtliche_grundlagen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_Investitionsrichtlinien_RRB1942_Kommentar_D.pdf.pdf

Das Teilprojekt 5 von Tram Region Bern (Oberfeld-Rüti), welches die Stadt Bern nicht betraf, wird gemäss dem Volksentscheid in Ostermundigen vom 3. April 2016 nicht mehr weiterverfolgt. Dem Kredit für die Realisierung des Teilprojekts 6 von Tram Region Bern (Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern) haben die Stimmberechtigten von Köniz im September 2014 zugestimmt, die Projektierung ist noch nicht abgeschlossen.

4. Die Integration von Tram Bern Ostermundigen ins ÖV-System der Region Bern

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ist in den vergangenen Jahren schrittweise entsprechend der rasch wachsenden Nachfrage ausgebaut worden. In den kommenden Jahren sind anknüpfend an Tram Bern Ostermundigen weitere Ausbauschritte in Vorbereitung.

4.1 Realisierte und projektierte Ausbauten des Tram- und Busnetzes

Zwischen 2003 bis 2013 steigerte BERNMOBIL die Anzahl seiner Fahrgäste um fast 30 Prozent auf über 100 Mio. Personen und hat sich seither auf diesem Niveau stabilisiert.

Das Bus- und Tramnetz ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut worden. Meilensteine waren die Eröffnung von Tram Bern West 2010 mit den beiden neuen Tramlinien 7/Bümpliz-Ostring und 8/Brünnen-Saali. Gleichzeitig wurde auch das bisherige "Worb-Bähnli" mit dem städtischen Tramnetz verknüpft zur Linie 6/Fischermätteli-Worb. 2012 wurde die Verlängerung der Tramlinie 9 bis zur S-Bahnstation Wankdorf in Betrieb genommen, womit die ÖV-Erschliessung ESP Wankdorf in Richtung Breitenrain/Innenstadt erheblich verbessert wurde. 2014 wurde die Trolleybuslinie 11 in die Freiburgstrasse verlegt und damit das Inselspital direkt an den städtischen ÖV angeschlossen. Das Gebiet Güterbahnhof und Uni von Roll wird neu von der Linie 101 erschlossen. Bereits ist die Verlängerung der Linie 11 bis zum Warmbächliweg in Projektierung, um das neue Quartier rechtzeitig auf seine Eröffnung hin zu erschliessen.

Noch nicht realisiert ist die bereits 2014 geplante direkte Buslinie zwischen dem Breitenrainquartier und dem Bahnhof Ostermundigen mit der die ÖV-Erschliessung des Burgfeldquartiers und der Quartiere südlich der Bernstrasse in Ostermundigen verbessert werden soll. Es wird sich dabei in einem ersten Schritt um einen Versuchsbetrieb handeln, dessen Einführung in der Kompetenz des Regierungsrats liegt. Nach Vorliegen der Erfahrungen aus dem Versuch wird das Angebot ins Grundangebot aufgenommen.

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2018 - 2021 beantragt der Regierungsrat dem Grosse Rat folgende Angebotsmassnahmen auf dem städtischen ÖV-Netz:

- *Linie 9: Verdichtung des Angebots zu Hauptverkehrszeiten* im Zusammenhang mit dem Bezug der 1. Etappe des Bundesverwaltungszentrums beim Guisanplatz (2 700 Arbeitsplätze).
- *Linie 10: Verdichtung zum 2.5-Minutentakt zu Hauptverkehrszeiten.* (vgl. Ziff. 3)
- *Linie 11: Verlängerung bis Warmbächliweg* zur Erschliessung des neuen Quartiers auf dem Areal der alten Kehrlichtverbrennungsanlage (Wohnraum für 600 Einwohner und 200 Arbeitsplätze).
- *Ausdehnung der Betriebszeit auf den wichtigen Bus- und Tramlinien bis 01.00* zur Abnahme der späteren Zugsankünfte des Fernverkehrs (Wochenende).

Geplant ist auch die Einführung der neuen Tangentiallinie Bern Süd als Versuchsbetrieb. Damit soll auf der Strecke Europaplatz-Eigerplatz-Brunnadern eine attraktive Tangentialbeziehung zwischen dem Südwesten und dem Südosten der Stadt geschaffen werden. Die Kompetenz für diesen Versuchsbetrieb liegt auch hier beim Regierungsrat.

Der Grosse Rat hat den Angebotsbeschluss im März 2017 verabschieden.

4.2 Nächste Planungsschritte

Für eine Reihe von stark belasteten Netzabschnitten sind zusammen mit Kanton und Region planerische Abklärungen im Gange oder in den nächsten Jahren vorgesehen:

Zweite Tramachse

Im Zusammenhang mit der Vorlage Tram Region Bern vereinbarten Kanton und Stadt, die Projektierung der zweiten Tramachse durch die Innenstadt gemäss der Bestvariante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2012 aufzunehmen. Die Ablehnung von Tram Region Bern durch Ostermündigen und Köniz entzog dieser Vereinbarung die Grundlage. Für die Stadt ist die zweite Tramachse nach wie vor ein wichtiges Anliegen, um die Hauptgassen vom ÖV zu entlasten und betriebliche Redundanz zu schaffen. Die Massnahme ist auch im aktuellen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) enthalten (B-Priorität), das im Dezember 2016 vom Kanton beim Bund eingereicht worden ist. Bis zur Aufnahme der Projektierung für die zweite Tramachse haben einerseits die Finanzierungsbeschlüsse für Tram Bern Ostermündigen zu erfolgen, andererseits sind im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Tram- und Busnetzes weitere planerische Abklärungen zu tätigen. Somit wird die Projektierung für die zweite Tramachse frühestens in der Periode 2022 - 2025 aufgenommen werden können.

Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse

Die beiden Trolleybuslinien 12/Länggasse und 20/Wyler sind trotz Betrieb im 3- bzw. 2-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Um die öV-Erschliessung in diesen Korridoren zu verbessern, wird momentan in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung ein breites Spektrum möglicher Linienführungen und verschiedener Transportsysteme untersucht.

Die Planungsstudie wird voraussichtlich im Sommer 2017 abgeschlossen und danach in die öffentliche Mitwirkung gebracht werden. Falls für einen oder die beiden Korridore eine Tramvariante als Bestlösung resultiert, wird deren Verknüpfung ins bestehende Tramnetz vertieft zu prüfen sein.

Zweckmässigkeitsbeurteilung Güterbahnhof-Insel

Für das Inselareal liegt der Masterplan des Kantons vor, welcher mit einer starken Entwicklung rechnet. Für den Zeithorizont 2030 ist deshalb eine Kapazitätserhöhung bei der ÖV-Erschliessung ins Auge zu fassen, welche in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung untersucht werden soll.

Neue Durchmesserlinien

Aufgrund des neuen Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) ist das bisherige Regionale Tramkonzept aus strategischer Sicht zu überprüfen und nach Möglichkeiten für neue Durchmesserlinien auf den Hauptachsen des Tram- und Busnetzes der Kernagglomeration zu suchen, wobei die Ergebnisse aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse zu berücksichtigen sind. In dieser Studie wird auch zu klären sein, wie Tram Bern Ostermündigen ins Tramnetz zu integrieren ist. Als naheliegendste Variante ist die Verknüpfung mit der Linie 3/Weissenbühl zu betrachten, sie wird mit anderen möglichen Verknüpfungsvarianten zu vergleichen sein. Auch die zukünftige Verknüpfung des Asts Köniz der Linie 10 und des Asts Zentrum Paul Klee der Linie 12 wird in diesem Rahmen untersucht werden.

Feinverteiler Köniz

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern in Köniz ist die Weiterentwicklung der Linie 10/Schliern offen. Dazu werden in naher Zukunft planerische Abklärungen durchzuführen sein, wozu auch Vorstösse im Grossen Rat vorliegen.

5. Das Projekt in der Stadt Bern

Tram Bern Ostermundigen bezweckt die Umstellung des Asts Bern-Ostermundigen der Li-nie 10 von Bus- auf Trambetrieb. Dazu wird ab dem Viktoriaplatz eine neue Tramlinie nach Ostermundigen erstellt.

In der Innenstadt werden geringfügige Anpassungen an der Traminfrastruktur und die nötigen Massnahmen für die Verlegung der Linie 12 in die südlichen Gassen vorgenommen. Diese Kosten sind nicht Bestandteil des Gesamtprojekts Tram Bern Ostermundigen, deren Finanzierung wird aber stadtseitig im Rahmen des vorliegenden Kredits beantragt.

Auf dem Gebiet der Stadt Bern entspricht das Projekt Tram Bern Ostermundigen vollständig dem seinerzeitigen Teilprojekt 4 von Tram Region Bern, weshalb auch das Plangenehmigungsverfahren aufrechterhalten wird. Änderungen ergeben sich einzig hinsichtlich des beantragten Kredits, da unterdessen bestimmte Elemente, namentlich die Abwasseranlage Viktoriastrasse aus dem Projekt Tram Region Bern ins Projekt "Dr nöi Breitsch" integriert wurde und die Risiko- und Gemeinkostenanteile am Gesamtprojekt angepasst werden mussten.

5.1 Viktoriastrasse bis Waldeck

Das seinerzeitige Teilprojekt 4 aus Tram Region Bern beginnt an der Viktoriastrasse. Deren Charakter wird nicht verändert, die heutige Strassenbreite bleibt im Wesentlichen erhalten. In beide Richtungen werden mit Ausnahme der Haltestellenbereiche durchgängig Velostreifen angebracht. Die Lichtsignalanlage beim Knoten Gotthelfstrasse bleibt erhalten. Da die Werkleitungen zum grössten Teil nicht unter dem Tramrog⁶ verlegt werden können, müssen diese in die Seitenbereiche der Strasse platziert werden. Weiter muss das Strassenniveau für die Gleisführung teilweise angepasst werden, wodurch die Randsteine ersetzt werden müssen. Auch in den Haltestellenbereichen gibt es Niveauänderungen. Wegen diesen Anpassungen des Strassenraums muss rund ein Drittel der zurzeit 86 Bäume an der Viktoriastrasse ersetzt werden. Ein weiteres Drittel der Bäume ist krank oder beschädigt und muss auch ohne Tramprojekt in den nächsten 15 Jahren erneuert werden. Das verbleibende Drittel der Alleebäume soll nach Möglichkeit erhalten werden. Dies gilt insbesondere für diejenigen Bäume, die das Bild der Allee prägen - zum Beispiel die markante Linde beim Sportplatz Spitalacker. Die neuen Bäume werden im bisherigen Abstand zum Strassenrand gepflanzt. Bestehende Lücken in der Allee werden geschlossen. Deshalb werden nach der Realisierung von Tram Bern Ostermundigen an der Viktoriastrasse rund 115 Bäume stehen, also deutlich mehr als heute.

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

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

⁶ Der Tramrog umfasst die Schienen im Strassenuntergrund und verhindert durch einen speziellen Materialaufbau im Betrieb die Übertragung von störenden Erschütterungen auf die umliegenden Gebäude.

die Velospur wieder in die Laubeggstrasse ein. Stadtauswärts wird eine separate Linksabzweigespur für Velos in die Ostermundigen-strasse geschaffen. Aufgrund von Einsprachen im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens wurden zudem in diesem Bereich die Querungswinkel Velo/Schiene optimiert.

Um einen flüssigen Betrieb zu gewährleisten, verkehrt das Tram zwischen der Kreuzung Schönburg und der Kreuzung Pulverweg abwechslungsweise in je einer Richtung auf einer eigenen Spur (Kreuzung Schönburg bis Haltestelle Galgenfeld: stadteinwärts; Haltestelle Galgenfeld bis Kreuzung Pulverweg: stadtauswärts). Auf diesem Abschnitt befindet sich nur auf einer Seite ein Trottoir, im Vergleich zu heute wird es von der Strasse abgesetzt und verbreitert. Die für Fussgängerquerungen wichtige Ampel bei der Haltestelle Galgenfeld bleibt erhalten, womit ein Auftrag des Stadtrats erfüllt wird⁷. Ab der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Gemeindegrenze bei der Waldeck fährt das Tram beidseitig auf Separatspuren in der Mitte der Strasse.

Auf dem ersten Abschnitt der Ostermundigenstrasse zwischen der Laubeggstrasse und der Kreuzung Pulverweg muss die Strasse höhenmässig angeglichen werden, um die Tramschienen aufnehmen zu können. Während die südliche Alleereihe erhalten werden kann, muss die nördliche Reihe erneuert und leicht in Richtung der Siedlung Baumgarten verschoben werden. Der bei der Siedlung Baumgarten gelegene "Schlittelhoger" wird wegen der verlängerten Haltestelle Galgenfeld in Absprache mit den Grundeigentümern um wenige Meter nach Westen verschoben. Die zwischen Strasse und Siedlung liegende Lärmschutzwand wird ebenfalls verschoben und neu gebaut. Sie wird an ihren beiden Enden um je rund 5 Meter verlängert, um ihre Wirkung zu verbessern. Vor den der Siedlung Baumgarten vorgelagerten Pavillonbauten wird die Lärmschutzwand mit Glaselementen versehen, um sie diskreter wirken zu lassen. Stadteinwärts wird statt der bisherigen gemischten Führung von Fussgängern und Velofahrenden über den Weg vor der Siedlung Baumgarten eine Velospur auf der Ostermundigenstrasse eingerichtet. Um insbesondere Schülerinnen und Schülern das Linksabbiegen mit dem Velo zu vereinfachen, ist auf dem Velostreifen stadteinwärts eine separate Spur zum Abzweigen in die Bitziusstrasse vorgesehen.

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

Der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs wird neu gestaltet. Besucherinnen und Besucher, die zu Fuss oder mit dem Tram ankommen, werden zukünftig den Friedhof wieder hier betreten. Die dem Eingang vorgelagerten Parkplätze werden aufgehoben und die gleichnamige Haltestelle wird direkt neben den Haupteingang verschoben. Damit wird nicht nur der Schosshaldenfriedhof besser erreichbar, sondern es werden auch die nördlichen Bereiche der Quartiere Baumgarten und Schönberg-Ost besser erschlossen. Die Haltestelle Schosshaldenfriedhof ist in der Fahrbahnmitte platziert, womit der Veloverkehr hinter der Haltestelle unbehindert zirkulieren kann. In der Flucht des Wartebereichs sind stadtauswärts nach der Haltestelle geschützte Aufstellbereiche für linksabbiegende Velos in bzw. aus dem Galgenfeldweg vorgesehen.

Von der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Haltestelle Waldeck wird das Tram beidseitig auf einem Eigentrassee fahren, womit die Fahrplanstabilität gewährleistet werden kann. Dazu muss die Strasse verbreitert werden, weshalb die heutige Erschliessungsstrasse wegfällt und die Alleen beidseits der Strasse ersetzt werden müssen. In beide Richtungen bestehen durchgängige Velostreifen. Die Parkierung und Erschliessung in diesem Abschnitt muss ebenfalls neu organisiert

⁷ Interfraktionellen Motion SP, BDP/CVP: Ja zur Schulwegsicherheit im Galgenfeld – Ja zur Lichtsignalanlage! (erheblich erklärt mit SRB Nr. 2014-341 vom 14. August 2014),

werden. Für die rund 120 wegfallenden Parkplätze wird an zwei verkehrsmässig günstigen Standorten im Quartier Ersatz geschaffen. Direkt auf der Gemeindegrenze liegt die Haltestelle Waldeck, welche u.a. das Burgfeldquartier (Stadt Bern) erschliesst. Die Haltestelle wird vor der gleichnamigen, als Kreisell organisierten Kreuzung platziert. Analog zur Haltestelle Schosshaldenfriedhof sind bei dieser Haltestelle für linksabbiegende Velos geschützte Aufstellbereiche vorgesehen.

Das im Vortrag 2014 erwähnte Parallelprojekt zur Gleissanierung Breitenrain ("Dr nöi Breitsch") wurde am 14. Juni 2015 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern mit 63 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Seit Mitte 2016 werden in einer ersten Etappe die über hundertjährigen Abwasseranlagen rund um den Viktoriaplatz im Microtunneling-Verfahren erneuert⁸. Im Rahmen des Projekts Tram Bern Ostermundigen sind weitere Sanierungen von Abwasserleitungen vorgesehen.

5.2 *Innenstadt/Verlegung Buslinie 12*

In der Innenstadt verläuft die Linie 10 auf dem bestehenden Tramnetz, weshalb nur geringfügige Massnahmen nötig sind. Um die Markt- und Spitalgasse so weit als möglich vom ÖV zu entlasten, wird die Linie 12/Zentrum Paul Klee - wie bereits im Tram Region Bern vorgesehen - in die südlichen Gassen via Bundesplatz verlegt.

Für die neue Führung der Linie 12 müssen im Bereich Christoffelgasse/Bundesgasse neue Fahrleitungen installiert werden. Auf dem Abschnitt Bundesplatz-Kochergasse-Zytglogge (stadtabwärts) und Amthausgasse-Schauplatzgasse (stadtaufwärts) ist ein fahrdrahtloser Betrieb geplant. Es sollen Trolleybusse eingesetzt werden, welche beschränkte Streckenabschnitte fahrdrahtlos mit Unterstützung von Batterien zurücklegen können. Damit wird eine Beeinträchtigung des Bundesplatzes vermieden. Zudem wird das Bild der Markt- und Spitalgasse aufgewertet, da dort die Trolley-Fahrleitungen entfernt werden können.

Die Projektkosten für die Verlegung der Buslinie 12 Innenstadt sind bis auf den Stadtanteil nicht Bestandteil des Gesamtprojekts Tram Bern Ostermundigen. Der Anteil der Stadt beträgt hierzu Fr. 30 000.00 und ist im vorliegend beantragten Kredit berücksichtigt (siehe Ziff. 9.5).

5.3 *Pulverweg (Anschluss Depot Bolligenstrasse)*

Der Anschluss an das Tramdepot Bolligenstrasse über den Pulverweg war Bestandteil des Projekts Tram Region Bern. Im Gesamtprojekt Tram Bern Ostermundigen ist dieses Element nicht mehr enthalten. BERNMOBIL sieht vor, parallel zum Projekt Tram Bern Ostermundigen einen Anschluss an das Tramdepot Bolligenstrasse über den Pulverweg als eigenständiges Projekt zu planen und zu realisieren. Der Pulverweg soll zukünftig Bestandteil der Veloroute Guisanplatz-Ostring werden, weshalb bei der Projekterarbeitung der Veloverträglichkeit besondere Beachtung zu schenken sein wird.

Die Projektkosten für den Pulverweg (Anschluss Depot Bolligenstrasse) sind bis auf den Stadtanteil ebenfalls nicht Bestandteil vom Projekt Tram Bern Ostermundigen. Der Anteil der Stadt beträgt hierzu Fr. 200 000.00 und ist im Projekt Tram Bern Ostermundigen berücksichtigt (siehe Ziff. 9.5).

6. **Projektübergreifende Themen**

6.1 *Velohaupttrouten*

Die Stadt Bern hat im Dezember 2015 die Velo-Offensive gestartet. Das Velonetz der Stadt Bern soll in Zukunft schrittweise ausgebaut und optimiert werden. Es ist ein Netz von Velohaupttrouten

⁸ Weitere Informationen zu diesem Projekt: www.drnoeibreitsch.ch

mit einem erhöhten Ausbaustandard geplant. Auf Grund der Topografie und/ oder dem Fehlen paralleler Nebenstrassen verlaufen auch künftig viele Velohaupttrouten gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr auf dem Basisnetz. Der in Erarbeitung befindliche "Masterplan Infrastruktur Veloverkehr" definiert die Standards der Veloverkehrsinfrastruktur.

Im Projekt Tram Bern Ostermundigen, welches auf dem Teilprojekt 4 von Tram Region Bern basiert, ist eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen für den Veloverkehr enthalten. Bei der Aufnahme des Projekts Tram Bern Ostermundigen wurde nun vertieft abgeklärt, ob die geplante Velohauptroute Bern-Ostermundigen auf der Viktoriastrasse-Ostermundigenstrasse zusammen mit der Tramlinie einzurichten ist. Es zeigte sich, dass dafür alternative Routen beispielsweise über den Guisanplatz bzw. das Burgfeld zur Verfügung stehen. Eine Integration dieser Velohauptroute in das Projekt Tram Bern Ostermundigen würde dagegen bedeuten, dass der Strassenquerschnitt ausgeweitet werden müsste, was insbesondere entlang der Viktoriastrasse zusätzliche Folgen für den Baumbestand hätte.

Der Abschnitt zwischen dem Knoten Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse und der Haltestelle Schönburg stellt für den Veloverkehr eine wichtige innerstädtische Verbindung dar (direkteste Beziehung zwischen den Stadtteilen Kirchenfeld-Schosshalde und Breitenrain-Lorraine). Die Verbindung soll zukünftig Bestandteil des geplanten Velorings werden. Aufgrund der Topographie und der Autobahn N6 im Bereich Zentrum Paul Klee und Freudenbergerplatz besteht dazu keine gleichwertige Alternative. Aus dem oben erwähnten Grund werden die Standards für die Veloverkehrsinfrastruktur nur mit Abstrichen angewendet. Vorgesehen sind durchgehende Velostreifen von 1.5 Meter Breite.

Das definitive Konzept für die Velohaupttrouten im Raum Bern-Ostermundigen wird voraussichtlich bis Mitte 2017 vorliegen. Die Projektierung erfolgt anschliessend parallel zur Ausführungsplanung des Trams Bern Ostermundigen nach der Genehmigung des Realisierungskredits in der Volksabstimmung.

6.2 Hindernisfreiheit im öffentlichen Raum

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ist der Stadt Bern ein wichtiges Anliegen. Seit 2014 läuft dazu auf Stadtebene das Projekt "Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum" (UHR), in welchem in einer ersten Phase umfassende Standards für hindernisfreie Bauten und Ausstattungen im öffentlichen Raum in der Stadt Bern erstellt wurden. Dazu gehören insbesondere auch Standards für die Hindernisfreiheit von Bus- und Tramhaltestellen, welche nun in der nächsten Phase auf das Haltestellennetz angewendet werden. Der Stadtrat hat dazu am 29. Oktober 2015 einen Projektierungskredit von 2,9 Mio. Franken genehmigt (SRB 410).

Gemäss BehiG sind Neu- und Umbauten im öffentlichen Raum grundsätzlich hindernisfrei auszuführen. Dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr, welcher hinsichtlich Infrastruktur und Transportmittel bis Ende 2023 vollständig hindernisfrei gestaltet sein muss. Anpassungen im städtischen öV sind insbesondere an den Haltestellen vorzunehmen, welche einen niveaugleichen Einstieg ermöglichen und einen hindernisfreien Zugang zur Haltestelle bieten müssen. Weiter ist auf die Umsetzung des sogenannten Zwei-Sinne-Prinzips (optische und taktile bzw. akustische Information) zu achten. Die im Rahmen des Projekts UHR entwickelten Standards gelten ohne Einschränkungen auch für das Projekt Tram Bern Ostermundigen.

6.3 Abwasseranlagen

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

Weiter haben grosse Teile dieser Infrastruktur ihre Nutzungsdauer erreicht und müssen in den nächsten Jahren so oder so ersetzt werden. Sie sind gleichzeitig an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse anzupassen. Die Stadt Bern als Eigentümerin der Abwasseranlagen will die Synergien mit dem Projekt Tram Bern Ostermundigen nutzen, um dieses Netz zu erneuern und zu erweitern.

7. Bewilligungsverfahren

Eine Tramlinie muss nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bewilligt werden, das Verfahren wird in zwei Stufen durchgeführt. In der ersten Stufe wird ein Konzessionsverfahren und in der zweiten Stufe ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) durchgeführt.

Die Infrastrukturkonzession für eine Tramlinie zwischen Bern und Ostermundigen wurde vom Bund 2012 erteilt.

Das PGV für Tram Region Bern wurde 2013 für den Abschnitt Bern - Ostermundigen zwischen Eigerplatz und Rüti (ehemalige Teilprojekte 2 bis 5) gestartet. Das Teilprojekt 2, Eigerplatz, wurde zwischenzeitlich bewilligt und befindet sich seit Mai 2016 im Bau (Nachfolgeprojekt Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz, 2014.TVS.000236). Die übrigen Teilprojekte sind aktuell sistiert. Bei einem Ja von Kanton und Stadt Bern zur Finanzierung des Trams Bern Ostermundigen soll das PGV für diese Teilprojekte weitergeführt und abgeschlossen werden. Dabei wird für die neue Endhaltestelle in Ostermundigen, welche ge-mäss dem Willen der Stimmberechtigten in Ostermundigen nicht mehr in der Rüti liegen soll, auch noch eine Projektänderung eingereicht werden.

8. Realisierung

Gemäss der 2013/2014 erarbeiteten Bauablaufplanung für Tram Region Bern wird die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen rund 5 Jahre dauern. Besonders komplex wird da-bei der Bauabschnitt Unterführung Bahnhof Ostermundigen sein. Die SBB ist daran, für die nötige Sanierung dieses Bahnhofs ein neues Projekt zu erarbeiten. Ebenso muss gemäss dem Volksbeschluss in Ostermundigen eine neue Endhaltestelle mit Wendeschleife im Ostermundiger Oberfeld projektiert werden. Der Gemeinderat der Stadt Bern geht davon aus, dass aufgrund dieser Projektanpassungen der Bau von Tram Bern Ostermundigen nicht vor 2022 beginnen kann.

9. Kosten und Finanzierung

9.1 Realisierungskosten Tram Bern Ostermundigen

Die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen wird gemäss Kostenvoranschlag (Planung, Projektierung und Realisierung) 244,1 Mio. Franken kosten (Genauigkeit $\pm 10\%$, Preisstand Bahnbauteuerungsindex 2012 II, exkl. MwSt). Damit entsprechen die Kosten des Gesamtprojekts denjenigen des Asts Ostermundigen von Tram Region Bern ohne den Abschnitt Rüti (seinerzeitiges Teilprojekt 5) zuzüglich der Wendeschleife am neuen Wendepunkt im Oberfeld und den Kosten für die Wiederaufnahme und Aktualisierung des Projekts (Details vgl. hinten).

Der städtische Anteil am Gesamtprojekt beträgt rund 20,8 Mio. Franken (ohne Mehrwertsteuer und stadtspezifischen Kosten). Rund die Hälfte der Kosten (ca. 10 Mio. Franken ohne Mehrwertsteuer) wird die Stadt in den nächsten Jahren auch ohne Tramprojekt für Sanierungen von Strassen und Abwasseranlagen aufwenden müssen (Ohnehinkosten).

9.2 Stadtspezifische Kosten

Am Projekt Tram Bern Ostermundigen sind verschiedene Partner beteiligt, die ihre jeweiligen Infrastrukturbestandteile realisieren. Es ist deshalb ein Gesamtprojekt, dessen Kosten von den Partnern

nach dem "Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung" getragen werden (vgl. Ziffer 9.3). Die Partner können bei Gesamtprojekten auch weitere Elemente in eigener Verantwortung realisieren, die zwar für den Gesamtzweck des Projekts nicht notwendig, aber aus Sicht des Partners sinnvoll oder zwingend sind. Die Stadt betreffend können solche Bedürfnisse beispielsweise aus Aufträgen des Stadtrats oder aus geänderten Vereinbarungen zwischen den Projektpartnern entstehen. Aus solchen Projektbestandteilen entstehen stadtspezifische Kosten.

Bereits in der städtischen Vorlage Tram Region Bern waren stadtspezifische Kosten im Umfang von 1,1 Mio. Franken enthalten. Vorliegend kommen zum städtischen Beitrag an das Gesamtprojekt stadtspezifische Kosten von insgesamt 2,3 Mio. Franken (exkl. MwSt) hinzu. Die stadtspezifischen Kosten sind auf folgende Gründe zurückzuführen:

- Aufwendungen für die Parallelprojekte Innenstadt/Verlegung Buslinie 12 und Pulverweg. - *Diese Massnahmen waren Teil des Gesamtprojekts Tram Region Bern, sind nun aber nicht mehr Teil von Tram Bern Ostermundigen. Sie sind deshalb nicht im Kostenanteil der Stadt am Gesamtprojekt enthalten, sondern werden stadtseitig über den vorliegenden Kredit beantragt (vgl. Ziff. 5.2 und 5.3).*
- Zusatzaufwendungen im Abwasserbereich - *(Anpassung des Kostenvoranschlags aufgrund gemachter Erfahrungen beim Microtunneling im Projekt "Dr nöi Breitsch", Vereinbarungen mit diversen Einsprechenden sowie Schnittstellen zu bestehenden Netzanlagen)*
- Zusatzaufwendungen im stadtspezifischen Verkehrsmanagement - *(von der Stadt direkt zu übernehmende Leistungen für Verkehrsmanagement, Umleitungen, Baustellenverkehr, Kostenteiler, Schnittstellen)*
- Lichtsignalanlagen bei Fussgängerquerungen an der Haltestelle Galgenfeld sowie der Kreuzung Viktoriastrasse/Gotthelfstrasse - *(aufgrund von Vereinbarungen mit diversen Einsprechenden sowie der Interfraktionellen Motion SP, BDP/CVP: Ja zur Schulwegsicherheit im Galgenfeld - Ja zur Lichtsignalanlage! (erheblich erklärt mit SRB 2014-341 vom 14. August 2014),*
- Zusatzaufwendungen für die stadtinterne Koordination und externe Fachabklärungen - *(Externe Mandate für Bauherrenunterstützung der Stadt Bern),*
- Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) 1% - *(Erhebung des „Kulturprozents“ auf dem aus dem allgemeinen Haushalt finanzierten Anteil des Ausführungskredits Stadt Bern (exkl. MwSt.) gemäss der im November 2016 durch den Gemeinderat erlassenen „Kulturstrategie der Stadt Bern 2017 – 2028“; vgl. hinten Ziff. 9.4),*
- Projektierungskredit Stadt Bern gemäss GRB 2016-1209 vom 31. August 2016.

Neben den stadtspezifischen Aufwendungen ist gemäss dem kantonalen Gemeindegesetz auch die Mehrwertsteuer im Ausführungskredit enthalten.

9.3 Kostenanteile und Kostenteiler zwischen den Projektpartnern

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

Mit ihren Beiträgen an die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen finanzieren die Gemeinden also nicht den Bau der Tramlinie, sondern kommen nur für die Kosten auf, die ihnen als Eigentümerinnen für die Sanierung und Aufwertung von Strassen, Plätzen und weitere Infrastrukturen ent-

stehen. Diese Kosten werden zu einem erheblichen Teil auch ohne Tramprojekt anfallen. Zusätzlich müssen die Gemeinden die Kosten für die Haltestellen samt Wartehallen übernehmen, weil diese gemäss kantonaler Gesetzgebung eine kommunale Aufgabe sind.

Der Anteil der Stadt Bern an den Gesamtkosten des Projekts Tram Bern Ostermundigen beträgt weniger als 20 Prozent der Gesamtinvestitionen auf Stadtboden. Über den Kostenteiler leisten Bund und Kanton auch substantielle Beiträge an den Neubau von Strassen und Werkleitungen im Eigentum der Stadt.

Für die Projektpartner ergeben sich folgende Kostenanteile an die Realisierung vom Tram Bern Ostermundigen (ohne weitere stadtspezifische Kosten), als Ausgangswerte gelten da-bei die Zahlen von Tram Region Bern (seinerzeitiges Teilprojekt 4):

| | Total | Kanton | Bund | Stadt Bern Gesamt- total | Stadt Bern allgemei- ner Haushalt | Stadt Bern Gebühren- rechnung | Oster- mundi- gen | Werke |
|---|--------------|--------|------|--------------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------|-------|
| TRB (TP4) | 277,5 | 160,4 | 48,5 | 24,1 ⁹ | 10,4 | 13,7 | 26,8 | 17,7 |
| - TP5 Rüti | -53,1 | -47,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -4,7 | -0,6 |
| + Wendeschleufe, Wiederaufnahme und Aktualisierun- gen Projekt - In andere Projekte verlagerte Be- standteile | 19,7 | 17,2 | 0,0 | -3,3 | 0,6 | -3,9 | 4,5 | 1,3 |
| Kostenanteile TBO | 244,1 | 129,8 | 48,5 | 20,8 | 11,0 | 9,8 | 26,6 | 18,4 |

Kostenanteile aller Beteiligten für die Realisierung TBO in Mio. Franken, exkl. MwSt.

In der folgenden Tabelle werden die Kosten für das Projekt Tram Bern Ostermundigen für die Stadt Bern detailliert aus den seinerzeitigen Kosten für Tram Region Bern hergeleitet. Als Ausgangswerte gelten dabei wiederum die Zahlen von Tram Region Bern (Teilprojekt 4):

| | Stadt Bern Gesamt-total | Stadt Bern allgemeiner Haushalt | Stadt Bern Gebühren- rechnung |
|--|----------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|
| TRB - TP4 | 24,1 | 10,4 | 13,7 |
| + Aktualisierte Risikobeurteilung (Risiken werden neu auf 10% statt 5% geschätzt) | 1.0 | 0.1 | 0.9 |
| + Erhöhung Allgemeynkosten um 1/3 für die Projektpartner (Synergieverlust gegenüber TRB infolge Wegfalls Gemeinde Köniz) | 0.5 | 0.3 | 0.2 |
| + Anteile Planungskosten PI-Kredit 1+2, Stadt Bern | 0.8 | 0.2 | 0.6 |
| - Abwasseranlage Viktoriastrasse neu im Projekt „Dr nöi Breitsch“ integriert | -5.6 | 0.0 | -5.6 |
| Saldo für die Stadt Bern | -3.3 | 0.6 | -3.9 |
| Kostenanteil Stadt Bern an TBO | 20.8 | 11.0 | 9.8 |

Herleitung des Kostenanteils Stadt Bern an die Realisierung TBO in Mio. Franken exkl. MwSt.

Somit beläuft sich der Kostenanteil für die Stadt Bern auf 20,8 Mio. Franken (davon 11,0 Mio. aus dem allgemeinen Haushalt finanziert und 9,8 Mio. Franken gebührenfinanziert, exkl. MwSt.). Der Stadtanteil fällt insgesamt um 3,3 Mio. Franken tiefer aus als bei der Vorlage 2014 für Tram Region Bern. Hinzu kommen die unter Ziffer 9.2 aufgeführten stadtspezifischen Zusatzaufwendungen in der Höhe von 2,3 Mio. Franken.

⁹ Gemäss Stadtratsvortrag Tram Region Bern (2014.TVS.000048), S.16

9.4 *Stand Finanzierung*

Der Bundesbeitrag an die Umstellung des Asts Bern-Ostermundigen der Linie 10 auf Tram-betrieb ist im Rahmen der ersten Generation der Agglomerationsprogramme 2010 durch die Eidgenössischen Räte gesprochen worden und steht grundsätzlich weiterhin zur Verfügung¹⁰.

Die Gemeinde Ostermundigen hat durch die Annahme des Gegenvorschlags zur Initiative "Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren" einen Rahmenkredit von 27,94 Mio. Franken für die Sanierung der Bernstrasse, bzw. den Gemeindebeitrag an ein Tramprojekt gesprochen.

Die Finanzierungsbeschlüsse des Kantons für Tram Region Bern wurden durch die Ablehnung der Vorlage in Köniz und Ostermundigen hinfällig. Der Kanton ist deshalb daran, in einer Einzelkreditvorlage die Finanzierung seines Beitrags an Tram Bern Ostermundigen zu regeln. Sie soll im Laufe von 2017 dem Grossen Rat vorgelegt werden und wird dem fakultativen Referendum unterliegen.

9.5 *Kunst im öffentlichen Raum (KiöR)*

Im Anteil der Stadt Bern an den Gesamtkosten von Tram Bern Ostermundigen ist ein Kostenbeitrag für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR) von Fr. 143 000.00 enthalten. Der Betrag ist berechnet auf der Grundlage der vom Gemeinderat 2016 verabschiedeten "Kulturstrategie der Stadt Bern 2017 - 2028" und der dort postulierten Massnahme, auf dem aus dem allgemeinen Haushalt finanzierten Kostenanteil (exkl. MwSt), ein "Kulturprozent" zu erheben. Die Rechtsgrundlage dieser Abgabe, das KiöR-Reglement (SSSB 423.1), wird zurzeit in diesem Sinne revidiert; die zweite Lesung im Stadtrat ist im ersten Halbjahr 2017 geplant. Sollte der Stadtrat die Reglementsrevision ablehnen, so würde der KiöR-Beitrag nach der bisherigen Rechtsgrundlage geleistet¹¹.

9.5 *Kreditvorlage der Stadt Bern*

Der Gemeinderat hat im August 2016 einen Kredit von Fr. 150 000.00 bewilligt, um die Projektierungsarbeiten für Tram Bern Ostermundigen aufnehmen zu können. Dieser Kredit ist integraler Bestandteil des vorliegenden Antrags. Alle Kostenangaben basieren auf dem Preisstand 2012 II (1. Oktober 2012 bis 31. März 2013) gemäss dem Bahnbau-Teuerungs-index (BTI).

¹⁰ Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010

¹¹ Nach bisherigem KiöR-Reglement wird der Beitrag nur auf dem wertvermehrenden Anteil des steuerfinanzierten Kredits berechnet (rund 65 000 Franken).

Stadt Bern, GesamtkostenBeantragter Kredit
exkl. MwSt.(allgemeiner und gebührenfinanzierter Anteil)*Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt*

| | | |
|--|------------|----------------------|
| Übergeordnetes Verkehrsmanagement | Fr. | 550 000.00 |
| Honorare: allg. Nebenkosten | Fr. | 1 855 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche (Anteil GRB) ¹² | Fr. | 95 000.00 |
| Projektierungskredit 2. Tranche | Fr. | 655 000.00 |
| Bahntechnik ¹³ | Fr. | 2 685 000.00 |
| Hochbau | Fr. | 270 000.00 |
| Strassenbau | Fr. | 4 090 000.00 |
| Werkleitungen | Fr. | 12 450 000.00 |
| - Abwasseranlagen "Dr nöi Breitsch" ¹⁴ | Fr. | - 5 590 000.00 |
| Baunebenkosten | Fr. | 1 445 000.00 |
| Risiko/Unvorhergesehenes ¹⁵ | Fr. | 2 295 000.00 |
| Total Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt | Fr. | 20 800 000.00 |

*Stadtspezifische Aufwendungen
(gemäss Beschrieb Ziff. 9.1)*

| | | |
|--|------------|----------------------|
| Abwasserbereich | Fr. | 460 000.00 |
| Verlegung Buslinie 12, Innenstadt | Fr. | 30 000.00 |
| Sanierungsarbeiten Pulverweg | Fr. | 200 000.00 |
| Stadtspezifisches Verkehrsmanagement | Fr. | 350 000.00 |
| LSA Galgenfeld + Viktoria-/Gotthelfstrasse | Fr. | 650 000.00 |
| Koordination, Abklärungen | Fr. | 423 000.00 |
| KiöR-Anteil | Fr. | 143 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche (Anteil GRB) ¹² | Fr. | 44 000.00 |
| Total stadtspezifische Aufwendungen | Fr. | 2 300 000.00 |
| Gesamtkosten exkl. MwSt. | Fr. | 23 100 000.00 |

| | | |
|-----------------------------|-----|--------------|
| Mehrwertsteuer (8.0 %) rund | Fr. | 1 800 000.00 |
|-----------------------------|-----|--------------|

| | | |
|---------------------------------|------------|----------------------|
| Gesamtkosten inkl. MwSt. | Fr. | 24 900 000.00 |
|---------------------------------|------------|----------------------|

¹² Der vom Gemeinderat mit GRB Nr. 2016-1159 gesprochene Projektierungskredit über Fr. 139 000.00 exkl. MwSt. ist aufgeteilt in einen Beitrag ans Gesamtprojekt (Fr. 95 000.00) und einen Anteil für stadtspezifische Aufwendungen (Fr. 44 000.00).

¹³ Wartehallen und Perronplatten

¹⁴ Die Arbeiten an der Abwasseranlage Viktoriastrasse wurden vom Projekt Tram Region Bern ins Projekt «Dr nöi Breitsch» verschoben.

¹⁵ Aktualisierte Risikobeurteilung (Risiken werden im Gesamtprojekt TBO neu auf 11% statt 6% im Gesamtprojekt TRB geschätzt, Hauptgrund ist der lange Zeitraum zwischen Abschluss Bauprojekt (2012) und Start Realisierung (voraussichtlich 2022))

Stadt Bern, Kosten **Strassenbau**
(aus dem allgemeinen Haushalt finanzierter Anteil)

Beantragter Kredit
 exkl. MwSt.

Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt

| | | |
|--|------------|----------------------|
| Verkehrsmanagement | Fr. | 250 000.00 |
| Honorare: allg. Nebenkosten | Fr. | 845 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche (Anteil GRB) | Fr. | 95 000.00 |
| Projektierungskredit 2. Tranche | Fr. | 450 000.00 |
| Bahntechnik | Fr. | 2 685 000.00 |
| Hochbau | Fr. | 270 000.00 |
| Strassenbau | Fr. | 4 090 000.00 |
| Werkleitungen | Fr. | 1 050 000.00 |
| - Abwasser "Dr nöi Breitsch" | Fr. | - 0.00 |
| Baunebenkosten | Fr. | 1 445 000.00 |
| Risiko/Unvorhergesehenes | Fr. | 1 420 000.00 |
| <i>Total Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt</i> | Fr. | 12 600 000.00 |

Stadtspezifische Aufwendungen (gemäss Beschreibung Ziff. 9.1)

| | | |
|--|------------|---------------------|
| Abwasserbereich (Strassenentwässerung) | Fr. | 50 000.00 |
| Verlegung Buslinie 12, Innenstadt | Fr. | 30 000.00 |
| Sanierungsarbeiten Pulverweg | Fr. | 200 000.00 |
| Verkehrsmanagement | Fr. | 350 000.00 |
| LSA Galgenfeld + Viktoria-/Gotthelfstrasse | Fr. | 650 000.00 |
| Koordination, Abklärungen | Fr. | 423 000.00 |
| KiöR-Anteil | Fr. | 143 000.00 |
| Restanteil GRB | Fr. | 44 000.00 |
| <i>Total stadtspezifische Aufwendungen</i> | Fr. | 1 890 000.00 |

| | | |
|---|------------|----------------------|
| Gesamtkosten exkl. MwSt. | Fr. | 14 490 000.00 |
| Mehrwertsteuer (8.0 %) rund | Fr. | 1 110 000.00 |
| Gesamtkosten Strassenbau inkl. MwSt. | Fr. | 15 600 000.00 |

Stadt Bern, Kosten **Abwasseranlagen**
(gebührenfinanzierter Anteil)

Beantragter Kredit
exkl. MwSt.

Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt

| | | |
|--|------------|---------------------|
| Übergeordnetes Verkehrsmanagement | Fr. | 300 000.00 |
| Honorare: allg. Nebenkosten | Fr. | 1 010 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche (Anteil GRB) | Fr. | 0.00 |
| Projektierungskredit 2. Tranche | Fr. | 205 000.00 |
| Bahntechnik | Fr. | 0.00 |
| Hochbau | Fr. | 0.00 |
| Strassenbau | Fr. | 0.00 |
| Werkleitungen | Fr. | 11 400 000.00 |
| - Abwasser „Dr nöi Breitsch“ | Fr. | -5 590 000.00 |
| Baunebenkosten | Fr. | 0.00 |
| Risiko / Unvorhergesehenes | Fr. | 875 000.00 |
| Total Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt | Fr. | 8 200 000.00 |

Stadtspezifische Aufwendungen (gemäss Beschreibung Ziff. 9.1)

| | | |
|---|------------|-------------------|
| Abwasserbereich | Fr. | 410 000.00 |
| Verlegung Buslinie 12, Innenstadt | Fr. | 0.00 |
| Sanierungsarbeiten Pulverweg | Fr. | 0.00 |
| Stadtspezifisches Verkehrsmanagement | Fr. | 0.00 |
| LSA Galgenfeld + Viktoria-/Gottthelfstrasse | Fr. | 0.00 |
| Koordination, Abklärungen | Fr. | 0.00 |
| KiöR-Anteil | Fr. | 0.00 |
| Restanteil GRB | Fr. | 0.00 |
| Total stadtspezifische Aufwendungen | Fr. | 410 000.00 |

Gesamtkosten exkl. MwSt. Fr. 8 610 000.00

Mehrwertsteuer (8.0 %) rund Fr. 690 000.00

Gesamtkosten Abwasseranlagen inkl. MwSt. Fr. 9 300 000.00

10. Folgekosten

10.1 Kapitalfolgekosten Strassenbau (Investitionsrechnung Stadt/Kosten inkl. MwSt., da hier Stadt nicht vorsteuerabzugsberechtigt)

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 40. Jahr |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Restbuchwert | 15 600 000.00 | 15 210 000.00 | 14 820 000.00 | 390 000.00 |
| Abschreibung 2.5 % | 390 000.00 | 390 000.00 | 390 000.00 | 390 000.00 |
| Zins 1.73 % | 269 880.00 | 263 135.00 | 256 385.00 | 6 745.00 |
| Kapitalfolgekosten | 659 880.00 | 653 135.00 | 646 385.00 | 396 745.00 |

10.2 Kapitalfolgekosten Abwasseranlage (Sonderrechnung Stadtentwässerung/Kosten exkl. MwSt., da hier Stadt Vorsteuerabzugsberechtigt)

| Investition | 1. Jahr | 2. Jahr | 3. Jahr | 80. Jahr |
|---------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Restbuchwert | 8 610 000.00 | 8 502 375.00 | 8 394 750.00 | 4 412 625.00 |
| Abschreibung 1.25% | 107 625.00 | 107 625.00 | 107 625.00 | 107 625.00 |
| Zins 1.73 % | 148 955.00 | 147 090.00 | 145 230.00 | 76 340.00 |
| Kapitalfolgekosten | 256 580.00 | 254 715.00 | 252 855.00 | 183 965.00 |

10.3 Betriebsfolgekosten

Durch die zusätzlichen Verkehrsflächen (Verbreiterung Strassenraum infolge Eigentrasse Tram Bern Ostermundigen) erhöhen sich die Betriebsfolgekosten um rund Fr. 20 000.00 pro Jahr. Dadurch erhöht sich auch der jährliche Aufwand für den Betrieb und Unterhalt der Strassenentwässerungsanlagen (zusätzliche Anlageteile) um rund Fr. 5 000.00.

Bei den Lichtsignalanlagen und der Beleuchtung fallen nach heutigem Kenntnisstand keine zusätzlichen Kosten an. Dasselbe gilt für die Aufwendungen von Stadtgrün Bern.

Für die Tramlinie Bern - Ostermundigen werden auf Stadtgebiet 15 neue Wartehallen vom Typ Stadt Bern erstellt. Dadurch entstehen jährliche Mehrkosten für den Betrieb von rund Fr. 30 000.00.

Bei den Abwasseranlagen werden fast ausschliesslich bestehende Anlageteiler durch neue ersetzt. Durch geringfügige Kapazitätserweiterungen (Vergrösserung der Rohrdurchmesser und Mehrlängen) entstehen in der Summe höhere Betriebskosten von jährlich schätzungsweise Fr. 5 000.00.

Insgesamt ist damit beim Projekt Tram Bern Ostermundigen für die Stadt mit zusätzlichen Betriebsfolgekosten von rund Fr. 60 000.00 pro Jahr zu rechnen. Diese Kosten werden in der Erfolgsrechnung des Tiefbauamts der Stadt Bern berücksichtigt.

10.4 Auswirkung von Tram Bern Ostermundigen auf den ÖV-Gemeindebeitrag

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

Die höhere Gewichtung des Trambetriebs im Kostenverteilungsschlüssel wird für den Ast Bern-Ostermundigen der Linie 10 eine Erhöhung des ÖV-Gemeindebeitrags um rund 120 Punkte verursachen¹⁶.

Hinzu kommen Veränderungen bei der Bedienung der Haltestellen. Mit dem Trambetrieb werden auf dem Ast Bern-Ostermundigen der Linie 10 auf Stadtgebiet 1.5 neue Haltestellen hinzukommen: Neu wird auch die Haltestelle Kursaal bedient und die heute auf Boden der Gemeinde Ostermundigen liegende Haltestelle Waldeck wird neu genau auf der Gemeindegrenze liegen, weshalb die Kosten zwischen den beiden Gemeinden geteilt werden. Dadurch wird sich der ÖV-Beitrag der Stadt Bern um ca. 720 Punkte erhöhen.¹⁷

¹⁶ Vergleich mit dem Kursangebot 2018 gemäss Antrag RKBM beim Kanton, welches einen 2.5-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten vorsieht. In die Berechnung ist nur der Ast Ostermundigen der Linie 10 einbezogen.

¹⁷ Folgende Veränderungen im Vergleich zu Tram Region Bern: (1) Die zukünftig wegfallende Haltestelle Moserstrasse ist ins Projekt „Dr nöi Breitsch“ integriert und kann nicht TBO zugerechnet werden, (2) das Angebot auf der Tramlinie 9, wel-

Somit werden durch den Trambetrieb auf der Linie 10 insgesamt zusätzliche Kosten von rund 840 ÖV-Punkten entstehen. Dies entspricht beim aktuellen Ansatz von 342 Franken/ ÖV-Punkt einer Steigerung des ÖV-Beitrags um rund Fr. 287 000.00 pro Jahr. Dies entspricht einem Anteil von knapp 1 Prozent des ÖV-Beitrags der Stadt Bern. Der ÖV-Beitrag ist Bestandteil des kantonalen Lastenausgleichs und stellt für die Stadt finanzrechtlich eine gebundene Ausgabe dar.

11. Beiträge Dritter

Im gebührenfinanzierten Kostenanteil der Stadt Bern sind die Kosten für die Anpassung von Hausanschlüssen an die Abwasseranlagen enthalten, welche von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu tragen sind. Die dafür in der Realisierung erbrachten Leistungen werden durch die Stadt Bern bezahlt (weshalb sie in der vorliegenden Kostenzusammenstellung enthalten sind) und anschliessend bei den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eingefordert. Weitere Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten.

12. Werterhalt und Mehrwert

| | Wererhalt | Mehrwert |
|-----------------|-----------|----------|
| Strassenbau | 55 % | 45 % |
| Abwasseranlagen | 55 % | 45 % |

Die mit diesem Kredit beantragten Mittel sollen zu 55 Prozent für den Werterhalt der bestehenden Infrastruktur und zu 45 Prozent für die Erstellung neuer Infrastrukturen, bzw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit von bestehenden Infrastrukturen verwendet werden. Es handelt sich dabei um eine Schätzung über die Gesamtheit der Massnahmen, wobei die beiden Bereiche Strassenbau und Abwasseranlagen separat betrachtet werden

Antrag

1. Für die Ausführung des Projekts Tram Bern Ostermundigen werden folgende Kredite bewilligt:

Fr. 15 600 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5100429 (Kostenstelle 510110, PG510200) für den Projektbestandteil Strassenbau;

Fr. 9 300 000.00 zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto I8500242 (Kostenstelle 850200, PG850100) für den Projektbestandteil Siedlungsentwässerung;

Beiträge Dritter sind für Abschreibungszwecke zu verwenden.

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 3. Mai 2017

Der Gemeinderat

Beilage

Abstimmungsbotschaft

Tram Bern Ostermündigen: Ausführungskredit

| | |
|--|-----------|
| Das Wichtigste auf einen Blick | 5 |
| Die Ausgangslage | 6 |
| Das Projekt | 9 |
| Die Linienführung im Überblick | 14 |
| Die neue Tramlinie im Linienverbund | 16 |
| Kosten und Finanzierung | 18 |
| Das sagt der Stadtrat | 21 |
| Beschluss und Abstimmungsfrage | 22 |

Das Wichtigste auf einen Blick

Die Stadt Bern will zusammen mit ihren Projektpartnern den östlichen Ast der Buslinie 10, der Bern mit Ostermundigen verbindet, auf Trambetrieb umstellen. Mit dem Projekt Tram Bern Ostermundigen wird die Transportkapazität dieser Linie stark ausgebaut. Gleichzeitig können der Strassenraum aufgewertet sowie die Werkleitungen erneuert werden. Die Stimmberechtigten befinden mit dieser Vorlage über den Kostenbeitrag der Stadt Bern von 24,9 Millionen Franken.

Die Buslinie 10 von BERNMOBIL (Köniz–Bern–Ostermundigen) ist äusserst stark frequentiert. Trotz eines Fahrplankontakts von drei Minuten zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse häufig überfüllt. Der Busbetrieb stösst immer mehr an seine Grenzen – dies umso mehr, als die Zahl der Fahrgäste auf dieser Linie in den nächsten 20 Jahren weiterhin stark zunehmen wird.

Tram als beste Lösung

Der sich abzeichnende Kapazitätsengpass auf der Linie 10 wurde früh erkannt. Umfassende Abklärungen ergaben, dass zur bestehenden Führung der Linie 10 keine zweckmässige Alternative besteht und nur das Tram die steigende Nachfrage langfristig abdecken kann. Trams können deutlich mehr Fahrgäste befördern als Busse, erhöhen den Fahrkomfort und machen den öffentlichen Verkehr damit attraktiver.

Tram Region Bern abgelehnt

Die Stadt Bern und ihre Projektpartner wollten diese Vorteile nutzen und mit dem Projekt Tram Region Bern die Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb umstellen. Dieses Vorhaben konnte jedoch nicht realisiert werden. Die Stimmberechtigten der Stadt Bern stimmten dem Projekt 2014 zwar deutlich zu, in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz wurde es jedoch verworfen.

Neues Projekt für Ast Bern–Ostermundigen

Anderthalb Jahre später stimmte die Gemeinde Ostermundigen einer Tramlinie zu. Danach nahm

die Stadt zusammen mit dem Kanton, der Gemeinde Ostermundigen und weiteren Beteiligten die Arbeit am Projekt Tram Bern Ostermundigen auf. Dieses sieht vor, den östlichen Ast der Buslinie 10, der Bern mit Ostermundigen verbindet, auf Trambetrieb umzustellen, wobei die Linienführung identisch ist mit dem Ast Bern–Ostermundigen von Tram Region Bern. Einzig die Ostermundiger Rüti soll ohne Tram erschlossen werden. Mit der Realisierung der Traminfrastruktur werden auch die Strassen und Werkleitungen entlang der Linie erneuert.

Bund und Kanton finanzieren drei Viertel

Die Gesamtkosten für die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen belaufen sich auf 244,1 Millionen Franken. Rund drei Viertel werden von Bund und Kanton finanziert. Die Stadt trägt 8,5 Prozent der Gesamtkosten, wobei sie insbesondere für ihren Kostenanteil an Strassenbau und der Sanierung von Abwasseranlagen aufkommt. Hierfür müsste sie in den nächsten Jahren ohnehin etwa 10 Millionen Franken aufwenden. Zum Anteil an den Gesamtkosten kommen stadtspezifische Aufwendungen und die Mehrwertsteuer hinzu. Mit dieser Vorlage befinden die Stimmberechtigten über den städtischen Ausführungskredit von 24,9 Millionen Franken.

Baubeginn ab 2022

Wegen ausstehender Planungsarbeiten in Ostermundigen beginnen die Bauarbeiten nicht vor 2022. Sie dauern voraussichtlich fünf Jahre.

Abstimmungsempfehlung des Stadtrats

Der Stadtrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Vorlage anzunehmen.



Die Ausgangslage

Die Kapazitätsgrenzen der Buslinie 10 sind erreicht. Die Zahl der Fahrgäste wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Um die steigende Nachfrage abdecken zu können, soll mit dem Projekt Tram Bern Ostermundigen der Linienast Bern – Ostermundigen auf Trambetrieb umgestellt werden.

Der öffentliche Verkehr ist zentral für die Verkehrserschliessung der Stadt und Region Bern. Dank seinem dichten und komfortablen Angebot ist die Zahl der Fahrgäste in den letzten zwanzig Jahren stark angestiegen. Das ist erfreulich, führt aber vor allem zu den Spitzenzeiten stellenweise zu Kapazitätsengpässen. Insbesondere die Buslinie 10 von BERNMOBIL ist äusserst stark frequentiert: Auf der gesamten Linie 10 werden jährlich rund 16 Millionen Fahrgäste befördert. Allein auf dem Ast Bern – Ostermundigen sind des 8,4 Millionen pro Jahr, in den kritischen Morgen- und Abendstunden pro Richtung bis zu 1 300 Fahrgäste. Trotz eines Fahrplankontakts von drei Minuten zu den Hauptverkehrszeiten sind die Busse häufig überfüllt.

Steigende Nachfrage

Ab 2018 ist geplant, dass die Busse auf einem Teil der Strecke mit einem Takt von zweieinhalb Minuten verkehren. Diese Massnahme schafft jedoch nur kurzfristig Abhilfe, denn die Prognosen gehen davon aus, dass der Pendlerstrom in den nächsten zwei Jahrzehnten nochmals um rund die Hälfte zunehmen wird. In den Stoss-

zeiten werden zu diesem Zeitpunkt in beiden Richtungen bis zu 2 000 Personen unterwegs sein.

Tram Region Bern verworfen

Der sich abzeichnende Kapazitätsengpass auf der Linie 10, die Köniz, Bern und Ostermundigen verbindet, wurde früh erkannt. 2008 wurden im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterschiedliche Linienführungen und Verkehrsmittel umfassend geprüft. Dabei gelangte man zum Schluss, dass ein Trambetrieb auf der bestehenden Linie das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Ein Gutachten der ETH Zürich bestätigte dies 2011 und stellte namentlich fest, dass die gewählte Führung auf der bisherigen Linie die einzig zweckmässige Lösung ist. In der Folge wurde das Projekt Tram Region Bern entwickelt, welches eine vollständige Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb vorsah. 2014 wurde die Vorlage von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen, in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz jedoch verworfen. Somit konnte das Projekt nicht realisiert werden.



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

Neuer Anlauf in Ostermundigen

Im April 2016 hiessen die Stimmberechtigten von Ostermundigen einen Rahmenkredit zur Sanierung der Bernstrasse unter gleichzeitiger Realisierung einer Tramlinie gut. Dieser Entscheid führte dazu, dass der Kanton, die Stadt, die Gemeinde Ostermundigen und BERNMOBIL die Arbeiten am neuen Projekt Tram Bern Ostermundigen aufnahmen. Es basiert auf dem früheren Projekt Tram Region Bern und sieht vor, den Ast Bern–Ostermundigen der Linie 10 auf Trambetrieb umzustellen. Einzig die Ostermündiger Rüti soll nicht mit dem Tram erschlossen werden.

Ast Köniz wird nicht weiterverfolgt

Das Projekt Tram Region Bern hatte drei Hauptbestandteile: Die Umstellung der Äste Bern–Köniz und Bern–Ostermundigen der Linie 10 auf Trambetrieb sowie die Verlängerung der Linie 9 von Wabern nach Kleinwabern. Die Umstellung der Linie 10 wurde in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen an der Urne verworfen. Ingegen wurde die Verlängerung der Linie 9 von den Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz angenommen und soll in den nächsten Jahren realisiert werden. Während in Ostermundigen rasch ein neuer Anlauf für die Realisierung einer Tramlinie erfolgte, wird in Köniz die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb nicht mehr weiterverfolgt. In den kommenden Jahren soll unter der Federführung der Region Bern-Mittelland für diesen Linienast eine breit angelegte Studie durchgeführt werden, um eine Lösung für die Kapazitätsprobleme zu finden. Das seinerzeitige Teilprojekt zur Umgestaltung des Eigerplatzes wurde ins Projekt Sanierung und Neugestaltung Eigerplatz überführt, welchem die Stimmberechtigten der Stadt Bern im November 2015 zustimmten. Die Bauarbeiten laufen bereits und werden voraussichtlich im Herbst 2017 abgeschlossen.

Neue Abklärungen

Um die neue Ausgangslage zu klären, wurde die ursprüngliche Nachfrageprognose durch eine ex-

terne Studie überprüft. Die Abklärungen bestätigten die früheren Ergebnisse, wonach die Nachfrage auf dem Ast Bern–Ostermundigen der Linie 10 weiterhin stark zunehmen wird. Gestützt darauf wurde auch der Systemscheid (Tram statt Bus) nochmals überprüft. Das Fazit hierzu ist, dass mit Doppelgelenktrrolleybussen die erforderliche Kapazität höchstens bis 2035 sichergestellt werden könnte. Diese Lösung würde zudem voraussetzen, dass auf grossen Teilen der Strecke separate Busspuren eingerichtet werden müssten. Da die Transportkapazität langfristig trotzdem nicht gesichert wäre, würden die Investitionen keinen entsprechenden Nutzen bringen.

Trambetrieb im Vorteil

Moderne Trams sind 42 bis 45 Meter lang und bieten deutlich mehr Transportkapazität als Busse. So würde ein Trambetrieb zwischen Bern und Ostermundigen nicht nur die prognostizierte Nachfrage bis 2035 abdecken, sondern darüber hinaus noch eine Kapazitätsreserve von mindestens 40 Prozent gewährleisten. Sodann bieten Trams den Fahrgästen grösseren Fahrkomfort als Busse: Sie bieten mehr Sitzplätze und sind ruhiger unterwegs. Schliesslich verbessert das Tram den Verkehrsfluss, da es teilweise auf einer eigenen Spur geführt wird und nicht im Zweieinhalbminutentakt verkehrt. Insgesamt wird die neue Tramlinie demnach die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern. Die Stadt erhofft sich damit, dass weitere Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.

Synergien nutzen

Mit der Realisierung von Tram Bern Ostermundigen werden auch Strassen und Werkleitungen entlang der Tramlinie erneuert. Dabei können Synergien genutzt und Kosten eingespart werden. So werden der Stadt in nächster Zeit auch ohne Tramlinie Kosten im Umfang von ungefähr 10 Millionen Franken anfallen, da viele Strassen und Abwasseranlagen altersbedingt ohnehin erneuert werden müssen.

Stadt Bern stimmt nochmals ab

Durch die Ablehnung von Tram Region Bern im Jahr 2014 wurde auch der Kreditbeschluss für den städtischen Anteil am Projekt hinfällig. Somit müssen die Stimmberechtigten der Stadt Bern erneut abstimmen und mit dieser Vorlage über den Ausführungskredit für das Projekt Tram Bern Ostermundigen befinden.

Die zweite Tramachse

Mit einer zweiten Tramachse soll der Abschnitt Zytglogge–Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr entlastet werden. Zudem soll der Trambetrieb bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten besser aufrechterhalten werden können. Parallel zur Realisierung von Tram Region Bern war auch die Projektierung der zweiten Tramachse vorgesehen. Mit der Ablehnung des Projekts konnte diese Absicht jedoch nicht umgesetzt werden. Die Projektierung wird nun frühestens in der Periode 2022–2025 aufgenommen. Für die Umsetzung dieses eigenständigen Projekts wird den Stimmberechtigten der Stadt Bern zu gegebener Zeit ein Ausführungskredit beantragt. Das Tram Bern Ostermundigen kann auch ohne zweite Tramachse realisiert werden, weil die Linie 12 in die südlichen Gassen verlegt wird und die Zahl der durch die Hauptgasse führenden Linien damit gleich bleibt.

Das Projekt

Das Projekt Tram Bern Ostermundigen umfasst den östlichen Ast der Linie 10. Er soll von Bus- auf Trambetrieb umgestellt werden. Zu diesem Zweck wird ab dem Viktoriaplatz eine neue Tramlinie nach Ostermundigen erstellt. In der Innenstadt sind nur geringfügige Anpassungen nötig.

Auf dem Gebiet der Stadt Bern entspricht das Projekt Tram Bern Ostermundigen vollständig dem Ast Bern–Ostermundigen des früheren Projekts Tram Region Bern (damals Teilprojekt 4). Insbesondere die Linienführung ist hier identisch. Auf dem Gebiet der Gemeinde Ostermundigen weicht das Projekt einzig im Bereich der Rüti vom früheren Projekt ab. Dieser Teil der Strecke wird nicht mit dem Tram, sondern mit dem Bus erschlossen.

Bereich Innenstadt

In der Innenstadt nutzt die Linie 10 das bestehende Tramnetz, weshalb nur geringfügige Anpassungen nötig sind. Um die Markt- und Spitalgasse so weit als möglich vom öffentlichen Verkehr zu entlasten, wird die Linie 12 (Länggasse–Zentrum Paul Klee) in die südlichen Gassen via Bundesplatz verlegt. Dies war bereits beim Tram Region Bern so vorgesehen. Die beiden Äste der Linie 12 werden neu zu verknüpfen sein. Der Abschnitt Bahnhof–Länggasse wird möglicherweise mit der Linie 20 (Bahnhof–Wyler) verbunden, beim Abschnitt Bahnhof–Zentrum Paul Klee ist die Verknüpfung noch abzuklären. Für die neue Führung der Linie 12 werden im Bereich Christoffelgasse/Bundesgasse neue

Fahrleitungen installiert. Auf den Abschnitten Bundesplatz–Kochergasse–Zytglogge (stadtabwärts) und Amthausgasse–Schauplatzgasse (stadtaufwärts) ist ein fahrdratloser Betrieb geplant. Es werden Trolleybusse eingesetzt, die kürzere Streckenabschnitte mit Unterstützung von Batterien zurücklegen können. Dadurch müssen beim Bundesplatz keine Leitungen angebracht werden. Zudem wird das Bild der Markt- und Spitalgasse aufgewertet, da dort die Fahrleitungen für die Trolleybusse entfernt werden können.

Bereich Viktoriastrasse

Der Bau der neuen Tramlinie beginnt an der Viktoriastrasse. Der Charakter der Strasse mit der heutigen Strassenbreite bleibt im Wesentlichen unverändert. In beide Richtungen werden mit Ausnahme der Haltestellenbereiche durchgehend Velostreifen angebracht. Auch die Lichtsignalanlage beim Knoten Gotthelfstrasse bleibt bestehen. Da die Werkleitungen zum grössten Teil nicht unter dem Tramtrog verlegt werden können, müssen diese in die Seitenbereiche der Strasse umplatziert werden. Das Strassenniveau wird für die Gleisführung teilweise angepasst, wodurch die Randsteine ersetzt werden



Tram statt Bus: Das Projekt Tram Bern Ostermundigen sieht vor, den östlichen Ast der Linie 10 auf Trambetrieb umzustellen, um über genügend Transportkapazität auf dieser stark frequentierten Linie zu verfügen.

müssen. Auch bei den Haltestellen werden Niveauänderungen vorgenommen. Wegen diesen Anpassungen des Strassenraums muss rund ein Drittel der zurzeit 86 Bäume an der Viktoriastrasse ersetzt werden. Ein weiteres Drittel der Bäume ist krank oder beschädigt und muss auch ohne Tramprojekt in den nächsten 15 Jahren erneuert werden. Das verbleibende Drittel der Alleebäume soll nach Möglichkeit erhalten werden. Dies gilt insbesondere für diejenigen Bäume, die das Bild der Allee prägen – zum Beispiel die markante Linde beim Sportplatz Spitalacker. Die neuen Bäume werden im bisherigen Abstand zum Strassenrand gepflanzt. Bestehende Lücken in der Allee werden geschlossen. Deshalb werden nach der Realisierung von Tram Bern Ostermundigen an der Viktoriastrasse etwa 115 Bäume stehen, also rund 30 mehr als heute.

Bereich Schönburg

Die Haltestelle Schönburg stadteinwärts wird um rund 100 Meter Richtung Viktoriaplatz verschoben. Wartehalle und Personenunterführung werden zurückgebaut. Dafür wird ein kleiner Platz mit Bänken und Bäumen geschaffen. Die Haltestelle Schönburg stadtauswärts wird Richtung Rosengarten verschoben. Die vom Verkehr stark belastete Kreuzung Schönburg wird auch künftig mittels Lichtsignal gesteuert, ebenso die gleich anschliessende Laubegg-Kreuzung. Auf diese Weise können das Tram bei der Durchfahrt bevorzugt und gleichzeitig der Fluss des gesamten Verkehrs am besten gewährleistet werden.

Die Linienführung

Die künftige Tramlinie verkehrt auf der gleichen Route wie die heutige Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen. Diese Linienführung ging 2008 als beste Variante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung hervor. Am Viktoriaplatz zweigt sie vom bestehenden Tramnetz ab und führt über die Viktoriastrasse-Laubeggstrasse zum Rosengarten. Danach biegt sie links in die Ostermundigenstrasse ab, überquert die Autobahn A6 und führt entlang des Schosshaldenfriedhofs zur Haltestelle Waldeck, wo sie die Gemeindegrenze zu Ostermundigen überquert. Dort verläuft die Linie entlang der Bernstrasse, unterquert beim Bahnhof Ostermundigen die Bahnlinie und führt am Knoten Bernstrasse-Zollgasse vorbei zur Wendeschleife. Deren Standort wird sich im Gebiet Waldkurve Rütliwald–Oberfeld–Steingrübli befinden. Die genaue Lage wird momentan noch abgeklärt.

Bereich Laubeggstrasse

Auf der vielbefahrenen Laubeggstrasse wird der sicheren Veloführung besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Stadteinwärts werden die Velos auf der parallelen Quartierschliessungsstrasse geführt, wodurch die Haltestelle Rosengarten umfahren werden kann. Vor der Kreuzung Schönburg mündet die Velospur wieder in die Laubeggstrasse ein. Stadtauswärts wird eine



Vom Bahnhof bis zum Viktoriaplatz verläuft die neue Tramlinie auf dem bestehenden Tramnetz. In diesem Bereich sind nur geringfügige Anpassungen nötig.

separate Linksabzweigespur für Velos in die Ostermundigenstrasse geschaffen. Die Velos in Richtung Ostermundigen werden so über die Kreuzung geführt, dass sie die Schienen möglichst gefahrlos überqueren können. Um einen flüssigen Betrieb zu gewährleisten, verkehrt das Tram zwischen der Kreuzung Schönburg und der Kreuzung Pulverweg abwechselungsweise in je einer Richtung auf einer eigenen Spur.

Der Veloverkehr

Das Projekt Tram Bern Ostermundigen bringt eine ganze Reihe von Verbesserungen für den Veloverkehr. So sind durchgehende Velospuren von mindestens 1,5 Metern Breite vorgesehen. Um den Strassenquerschnitt auf der Viktoriastrasse nicht zu verändern, wird die geplante Velohauptroute Bern–Ostermundigen auf einer alternativen Route geführt (voraussichtlich via Guisanplatz–Mingerstrasse). Das entsprechende Konzept wird im Laufe von 2017 vorgelegt. Die anschliessende Projektierung erfolgt in einem eigenständigen Verfahren parallel zur Ausführungsplanung des Trams Bern Ostermundigen.

Bereich Ostermundigenstrasse

Auf dem ersten Abschnitt der Ostermundigenstrasse zwischen der Laubeggstrasse und der Kreuzung Pulverweg muss die Strasse höhenmässig angeglichen werden. Während die südliche Alleereihe erhalten werden kann, muss die nördliche Baumreihe erneuert und leicht in Richtung der Siedlung Baumgarten verschoben werden.

Der «Schlittelhoger» bei der Siedlung Baumgarten wird wegen der verlängerten Haltestelle Galgenfeld um wenige Meter nach Westen verschoben. Auch die Lärmschutzwand zwischen Strasse und Siedlung wird verschoben und neu gebaut. Sie wird beidseitig um je rund fünf Meter verlängert. Bei den der Siedlung vorgelagerten Pavillonbauten ist die Lärmschutzwand mit Glaselementen versehen. Stadteinwärts wird statt der bisherigen Fuss- und Veloverkehrsführung eine Velospur auf der Ostermundigenstrasse eingerichtet. Um insbesondere Schülerinnen und Schülern des Bitzius-schulhauses das Linksabbiegen zu vereinfachen, ist auf dem Velostreifen stadteinwärts eine separate Spur zum Abzweigen in die Bitziusstrasse vorgesehen. Die für Fussgängerinnen und Fussgänger wichtige Ampel bei der Haltestelle Galgenfeld wird erhalten. Die Brücke über die Autobahn A6 wird neu gebaut, eine Sanierung hätte bei unverhältnismässig hohen Kosten nur einen beschränkten Nutzen. Die nachfolgende Kreuzung Pulverweg wird neu als Kreisel gestaltet. Dieser ist bei Durchfahrt des Trams lichtsignalgesteuert.

Die Linienverknüpfung

Zurzeit ist noch offen, mit welcher anderen Linie die neue Tramlinie verknüpft werden soll. Naheliegender ist eine Verknüpfung mit der Tramlinie 3 (Bahnhof–Weissenbühl), sodass die Fahrgäste am Bahnhof oder am Eigerplatz auf den Ast Köniz der Linie 10 umsteigen können. Es werden aber auch andere Verknüpfungen geprüft.



Der Bau der neuen Tramlinie beginnt am Viktoria-
riaplatz. Von dort führt die Linie anschliessend
über die Viktoriastrasse (Bild) Richtung Oster-
mundigen.

Die Abwasseranlagen

Im Projektperimeter von Tram Bern Ostermundigen befinden sich viele Werkleitungen, darunter auch viele Abwasseranlagen. Durch die Erstellung der Tramlinie muss der gesamte Strassenraum erneuert werden, was auch die Anpassung eines Grossteils der Abwasseranlagen bedingt. Abwasserleitungen müssen bei künftigen Sanierungsarbeiten zugänglich sein, dürfen also nicht unter dem Tramtrog zu liegen kommen. Zudem darf der Trambetrieb bei allfälligen Sanierungsarbeiten an den Abwasseranlagen nicht unterbrochen werden. Viele Abwasserleitungen haben das Ende ihrer Nutzungsdauer zum Teil bereits erreicht und müssen in den nächsten Jahren so oder so ersetzt werden. Die Stadt Bern als Eigentümerin der Abwasseranlagen kann die Synergien mit dem Projekt Tram Bern Ostermundigen nutzen und das bestehende Abwassernetz erneuern und erweitern.

Bereich Schosshaldenfriedhof

Der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs bei der Kreuzung Pulverweg-Ostermundigenstrasse wird neu gestaltet. Besucherinnen und Besucher, die zu Fuss oder mit dem Tram ankommen, werden den Friedhof wieder durch diesen Eingang betreten. Die vorgelagerten Parkplätze werden aufgehoben, die Haltestelle Schosshaldenfriedhof wird direkt neben den Haupteingang verschoben. Damit ist nicht nur der Friedhof besser erreichbar, auch die nördlichen Quartierbereiche Baumgarten und Schönberg-Ost sind besser erschlossen. Die Haltestelle Schosshaldenfriedhof ist in der Fahrbahnmitte platziert, wodurch Autos und Velos die Haltestelle ungehindert passieren können. In der Flucht des Wartebereichs sind stadtauswärts nach der Haltestelle geschützte Bereiche für linksabbiegende Velos vorgesehen.

Bereich Waldeck

Ab der Haltestelle Schosshaldenfriedhof bis zur Haltestelle Waldeck wird das Tram beidseitig auf einem Eigentrassee fahren, wodurch der Fahrplan künftig besser eingehalten werden kann. Zu diesem Zweck muss die Strasse verbreitert werden. Dadurch fällt die heutige Erschliessungsstrasse weg und die Alleen beidseits der Strasse müssen ersetzt werden. In beide Richtungen bestehen durchgehende Velostreifen. Die Parkierung und Erschliessung in diesem Abschnitt muss ebenfalls neu organisiert werden. Für die rund 120 wegfallenden Parkplätze zwischen der Kreuzung Pulverweg-Ostermundigenstrasse und der Gemeindegrenze wird an zwei verkehrsmässig günstigen Standorten im Quartier vollständiger Ersatz geschaffen. Direkt auf der Gemeindegrenze liegt die Haltestelle Waldeck, welche unter anderem das städtische Burgfeldquartier erschliesst. Sie wird vor der als Kreisel gestalteten Waldeck-Kreuzung platziert. Analog zur Haltestelle Schosshaldenfriedhof sind bei der Haltestelle Waldeck geschützte Aufstellbereiche für linksabbiegende Velos vorgesehen.

Der Zeitplan

Die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen wird rund fünf Jahre in Anspruch nehmen. Besonders komplex ist der Bauabschnitt Unterführung Bahnhof Ostermundigen. Die SBB erarbeitet zurzeit ein Projekt für die Sanierung des Bahnhofs. Auch die neue Endhaltestelle mit Wendeschleife im Ostermündiger Oberfeld muss noch projektiert werden. Angesichts dieser ausstehenden Planungsarbeiten können die Bauarbeiten für die neue Tramlinie frühestens 2022 aufgenommen werden.

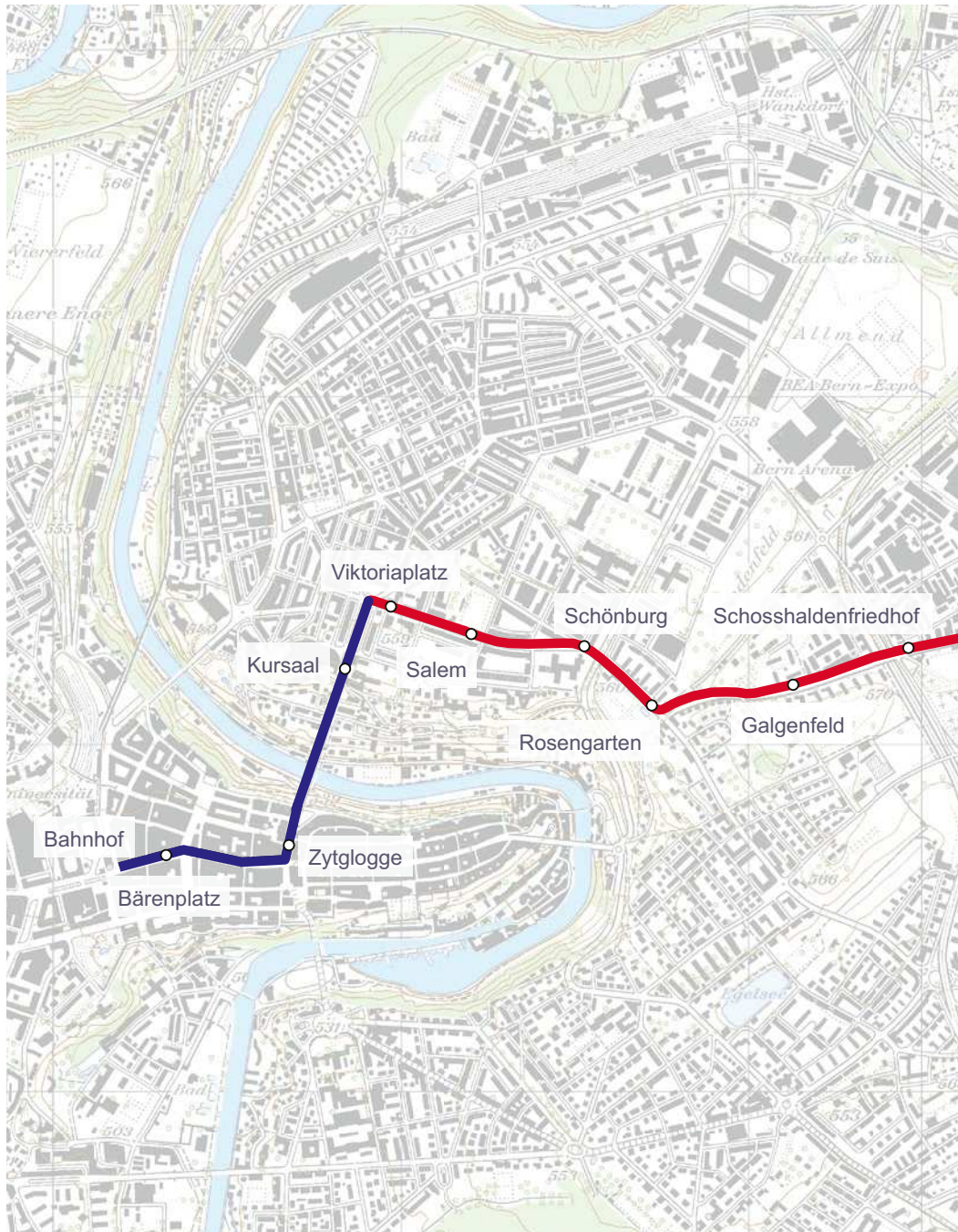
Das Plangenehmigungsverfahren

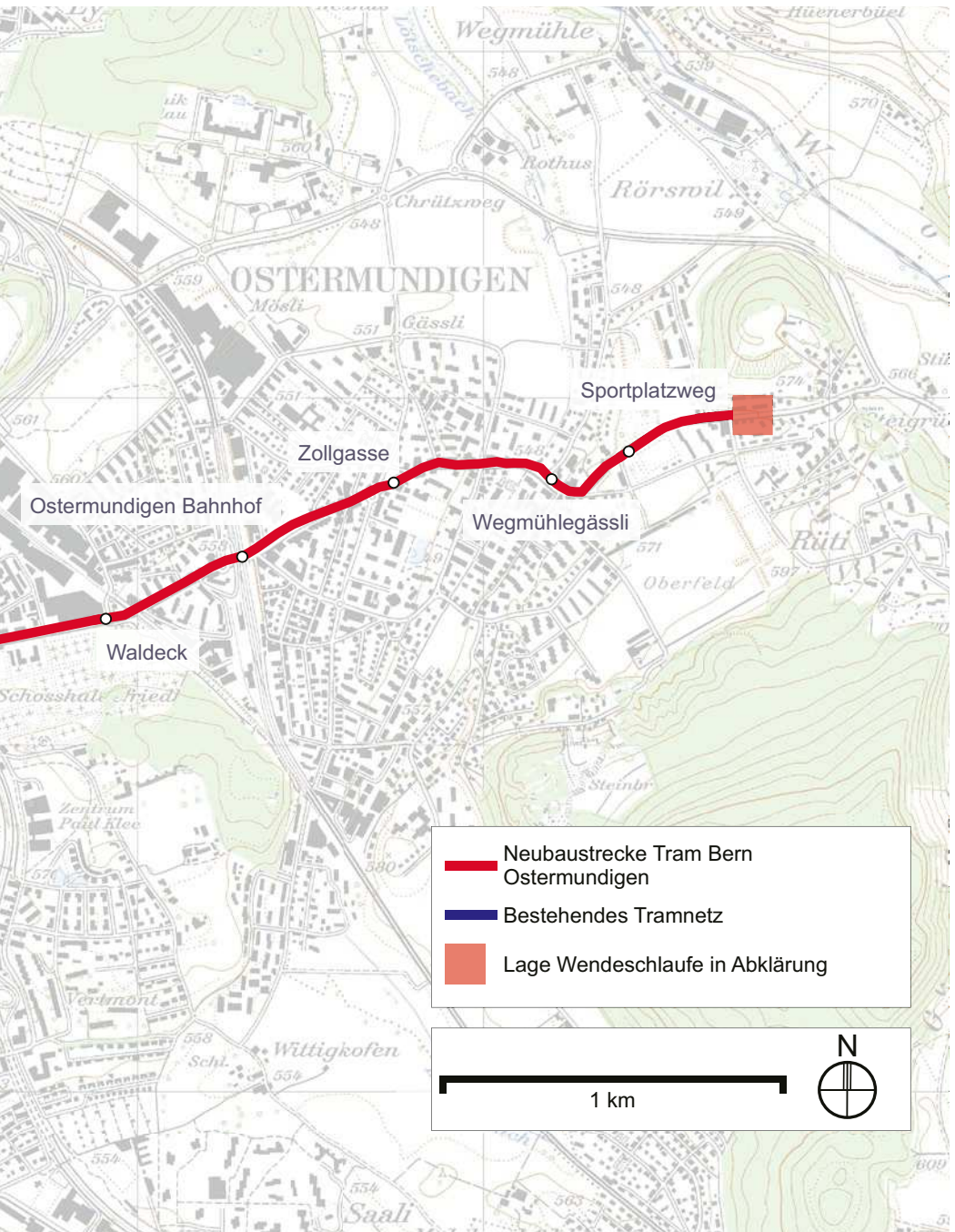
Die Infrastrukturkonzession für eine Tramlinie zwischen Bern und Ostermündigen hat der Bund bereits im Jahr 2012 erteilt. Ausstehend ist noch die Plangenehmigung des Bundesamts für Verkehr. Im Jahr 2013 wurde das Plangenehmigungsverfahren für das Projekt Tram Region Bern gestartet. 2016 wurde es für den Abschnitt Bern–Ostermündigen sistiert. Sobald die Ausführungskredite für das Projekt Tram Bern Ostermündigen bewilligt sind, soll das Plangenehmigungsverfahren für diesen Abschnitt weitergeführt werden.

Der hindernisfreie öffentliche Raum

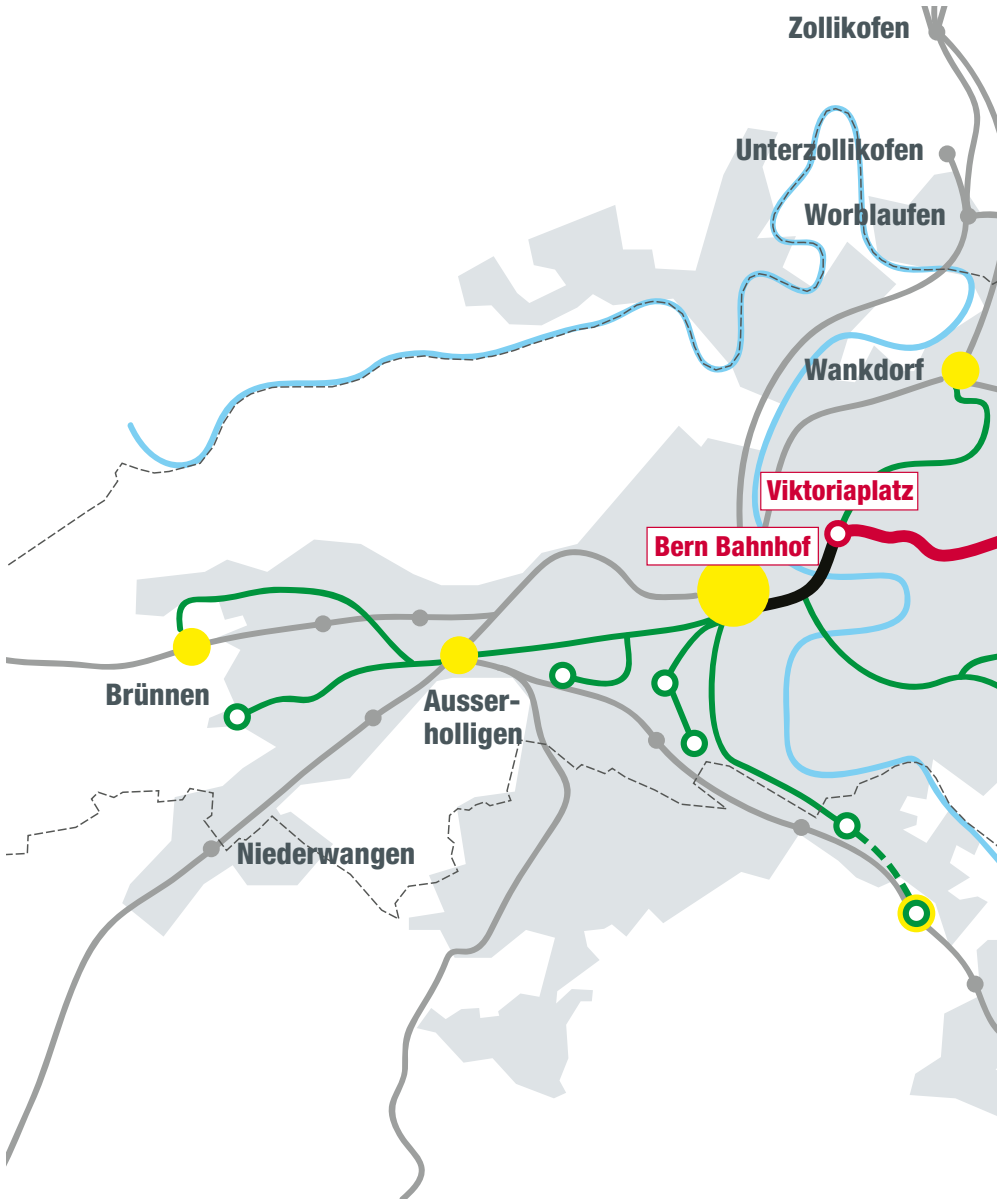
Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) sind Neu- und Umbauten im öffentlichen Raum grundsätzlich hindernisfrei auszuführen. Dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr, welcher hinsichtlich Infrastruktur und Transportmittel bis Ende 2023 vollständig behindertengerecht gestaltet sein muss. Anpassungen im städtischen ÖV sind insbesondere an den Haltestellen vorzunehmen. Der Zugang dazu sowie der Einstieg in das Fahrzeug sollen hindernisfrei ausgestaltet sein. Wichtig ist auch die Umsetzung des sogenannten Zwei-Sinne-Prinzips. Darunter versteht man optische und taktile beziehungsweise akustische Informationen für Menschen mit Beeinträchtigungen. Sämtliche Vorgaben der Hindernisfreiheit gelten ohne Einschränkungen auch für das Projekt Tram Bern Ostermündigen. Insbesondere werden die Haltestellenkanten so angepasst, dass der Einstieg niveaugleich geschehen kann. Weiter sind zwischen Fahrbahn und Trottoir Randsteinkanten mit einer Mindesthöhe von drei Zentimetern vorgesehen.

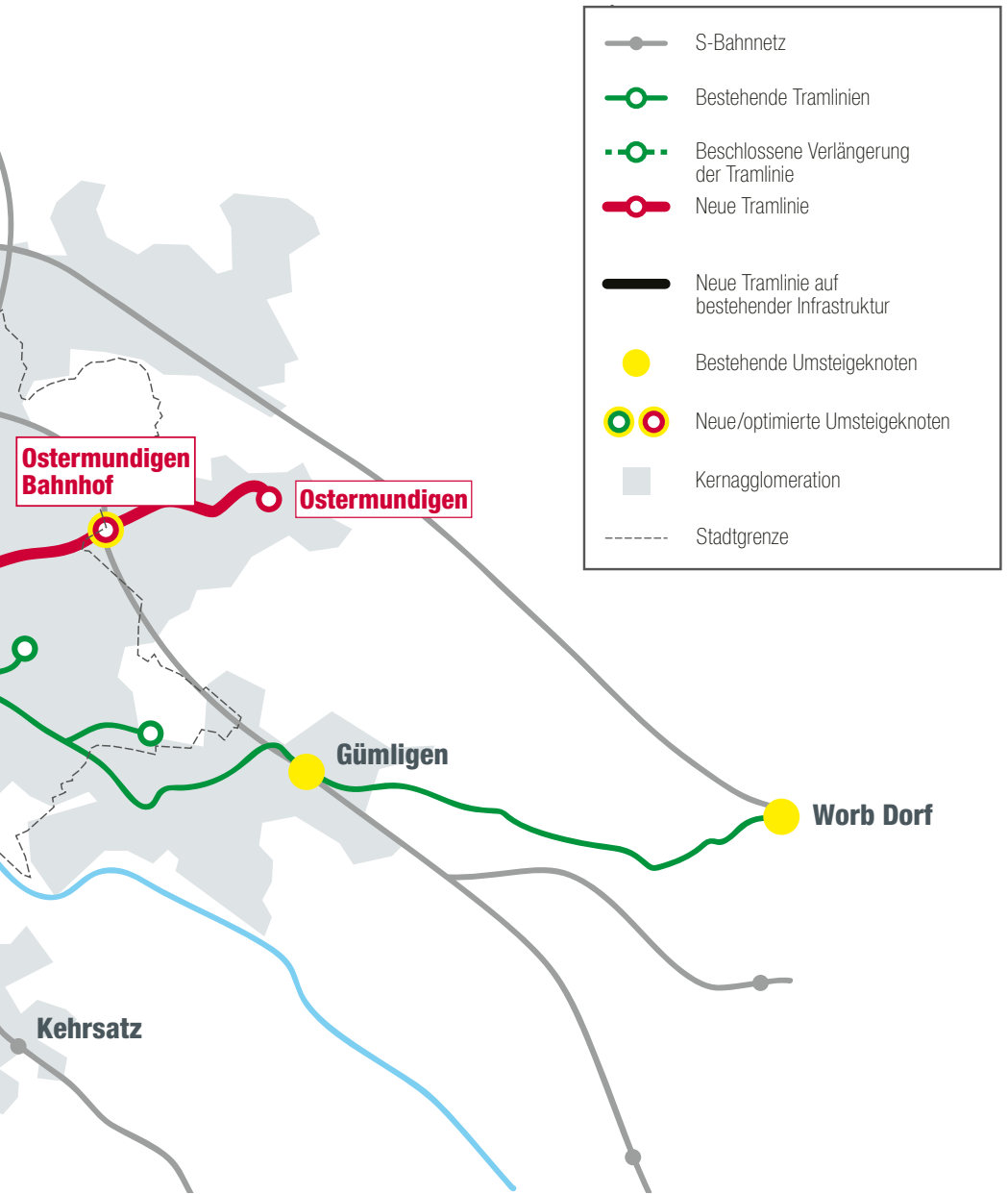
Die Linienführung von Tram Bern Ostermundigen im Überblick





Die neue Tramlinie im Linienverbund





Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen belaufen sich auf 244,1 Millionen Franken. Der Anteil der Stadt Bern beträgt 20,8 Millionen Franken. Hinzu kommen Kosten für stadtsspezifische Aufwendungen und für die Mehrwertsteuer. Der Ausführungskredit beträgt somit 24,9 Millionen Franken.

Die Kostenverteilung für das Projekt Tram Bern Ostermundigen folgt dem sogenannten «Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung». Dies bedeutet, dass der Kanton (unterstützt vom Bund) als Träger des öffentlichen Verkehrs vollumfänglich für die Kosten der Traminfrastruktur und die dadurch bedingten Umbauten von Strassen und Erneuerungen von Werkleitungen aufkommt. Die Strassen- und Werkeigentümer beteiligen sich an den Kosten, soweit ihnen ein Vorteil erwächst. Somit muss beispielsweise der Kanton für noch neuwertige Abwasseranlagen vollständig aufkommen, während umgekehrt die Stadt den Ersatz vollständig abgeschriebener Werkleitungen selber übernehmen muss.

Gemeinden bezahlen Strassenbau und Werkleitungen

Mit ihren Beiträgen an die Realisierung von Tram Bern Ostermundigen finanzieren die Gemeinden also nicht den Bau der Tramlinie, sondern kommen nur für die Kosten auf, die ihnen als Eigentümerinnen für die Sanierung und Aufwertung von Strassen, Plätzen und Werkleitungen entstehen. Diese Kosten würden zu einem erheblichen Teil auch ohne Tramprojekt anfallen. Zusätzlich müssen die Gemeinden die Kosten

für die Haltestellen samt Wartehallen übernehmen, weil diese gemäss kantonomer Gesetzgebung eine kommunale Aufgabe sind.

Bund und Kanton finanzieren rund drei Viertel der Realisierungskosten

Die Gesamtkosten für das Projekt Tram Bern Ostermundigen betragen 244,1 Millionen Franken (exklusive Mehrwertsteuer). Sie entsprechen den Kosten des Asts Bern–Ostermundigen von Tram Region Bern, ohne den Abschnitt Rüti zuzüglich der Wendeschleife am neuen Wendepunkt im Oberfeld und zuzüglich der Kosten für die Wiederaufnahme und Aktualisierung des Projekts. Das Diagramm auf der nächsten Seite zeigt, wie sich die Kosten des Gesamtprojekts auf die einzelnen Projektpartner verteilen. Rund drei Viertel der gesamten Realisierungskosten (73,1 Prozent) werden von Bund und Kanton getragen.

Stadt Bern trägt 8,5 Prozent der Realisierungskosten

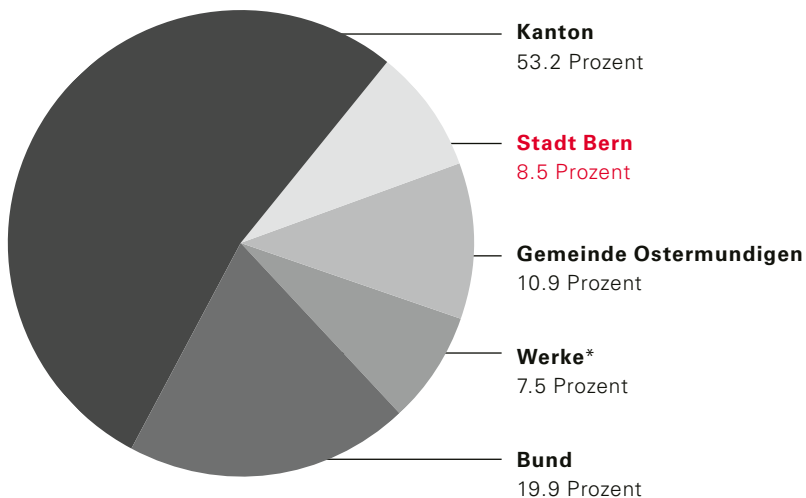
Der Kostenanteil der Stadt Bern an den Realisierungskosten von Tram Bern Ostermundigen beträgt 20,8 Millionen Franken (8,5 Prozent; ohne Mehrwertsteuer). Der Betrag setzt sich zusam-



Der Knoten Ostermundigenstrasse-Pulverweg wird neu als Kreisell gestaltet. Der Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs, der sich dort befindet, wird direkt durch die Haltestelle Schosshaldenfriedhof erschlossen.

Kostenanteile nach Projektpartner

(Realisierungskosten total: 244,1 Millionen Franken exkl. Mehrwertsteuer, Bahnteuerungsindex 2012)



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

men aus Anteilen an den Kosten für den Strassenbau und die Erneuerung der Abwasseranlagen. Für die Erneuerung der übrigen Werkleitungen auf Stadtgebiet kommt insbesondere Energie Wasser Bern (ewb) auf. Zum Kostenanteil der Stadt kommen stadtspezifische Kosten im Umfang von 2,3 Millionen Franken hinzu. Darunter fallen zum Beispiel Aufwendungen für die Verlegung der Buslinie 12 in der Innenstadt oder für das stadtspezifische Verkehrsmanagement. Zuzüglich Mehrwertsteuer (1,8 Millionen Franken) beträgt der gesamte Ausführungskredit somit 24,9 Millionen Franken. Davon entfallen 15,6 Millionen Franken auf den allgemeinen, steuerfinanzierten Haushalt. 9,3 Millionen Franken werden über Gebühren finanziert (Sonderrechnung Stadtentwässerung). Etwa 10 Millionen Franken (ohne Mehrwertsteuer) würden der Stadt in den nächsten Jahren für Strassen- und Leitungssanierungen ohnehin anfallen.

Folgekosten für Betrieb und Unterhalt

Der Stadt Bern entstehen durch das Projekt Tram Bern Ostermundigen Betriebsfolgekosten in der Höhe von rund 60 000 Franken pro Jahr. Sie sind unter anderem bedingt durch den Betrieb und Unterhalt von zusätzlichen Verkehrsflächen und Wartehallen. Diese Kosten werden in der Erfolgsrechnung des Tiefbauamts der Stadt Bern berücksichtigt.

Stand der Finanzierung

Die Stimmberechtigten der Stadt Bern befinden mit dieser Vorlage über die Finanzierung des städtischen Anteils am Projekt. Über den Kostenanteil des Kantons Bern wird der Grosse Rat voraussichtlich im Juni 2017 entscheiden. Derjenige des Bundes wurde bereits 2010 mit dem Bundesbeschluss der ersten Generation der Agglomerationsprogramme gesprochen. Die Gemeinde Ostermundigen hat ihren Beitrag im April 2016 bewilligt.

Kostenbeitrag der Stadt Bern (in Franken)

| Art der Kosten | Strassenbau | Abwasseranlagen | Gesamtkosten |
|---|----------------------|---------------------|----------------------|
| Verkehrsmanagement | 250 000.00 | 300 000.00 | 550 000.00 |
| Honorare Nebenkosten | 845 000.00 | 1 010 000.00 | 1 855 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche | 95 000.00 | 0.00 | 95 000.00 |
| Projektierungskredit 2. Tranche | 450 000.00 | 205 000.00 | 655 000.00 |
| Bahntechnik | 2 685 000.00 | 0.00 | 2 685 000.00 |
| Hochbau | 270 000.00 | 0.00 | 270 000.00 |
| Strassenbau | 4 090 000.00 | 0.00 | 4 090 000.00 |
| Werkleitungen | 1 050 000.00 | 11 400 000.00 | 12 450 000.00 |
| Abzüglich Abwasseranlagen «Dr nöi Breitsch»* | 0.00 | -5 590 000.00 | -5 590 000.00 |
| Baunebenkosten | 1 445 000.00 | 0.00 | 1 445 000.00 |
| Risiko / Unvorhergesehenes | 1 420 000.00 | 875 000.00 | 2 295 000.00 |
| Total Anteil Stadt am Tramprojekt | 12 600 000.00 | 8 200 000.00 | 20 800 000.00 |
| Abwasserbereich | 50 000.00 | 410 000.00 | 460 000.00 |
| Verlegung Buslinie 12, Innenstadt | 30 000.00 | 0.00 | 30 000.00 |
| Sanierungsarbeiten Pulverweg | 200 000.00 | 0.00 | 200 000.00 |
| Stadtspezifisches Verkehrs- management | 350 000.00 | 0.00 | 350 000.00 |
| Lichtsignalanlagen | 650 000.00 | 0.00 | 650 000.00 |
| Koordination und Abklärungen | 423 000.00 | 0.00 | 423 000.00 |
| Kunst im öffentlichen Raum | 143 000.00 | 0.00 | 143 000.00 |
| Projektierungskredit 1. Tranche | 44 000.00 | 0.00 | 44 000.00 |
| Total stadtspezifische Aufwendungen | 1 890 000.00 | 410 000.00 | 2 300 000.00 |
| Gesamtkosten (exkl. Mehrwertsteuer) | 14 490 000.00 | 8 610 000.00 | 23 100 000.00 |
| Mehrwertsteuer | 1 110 000.00 | 690 000.00 | 1 800 000.00 |
| Gesamtkosten (inkl. Mehrwertsteuer) | 15 600 000.00 | 9 300 000.00 | 24 900 000.00 |

*Die Arbeiten an der Abwasseranlage Viktoriastrasse wurden vom Projekt Tram Region Bern ins Projekt «Dr nöi Breitsch» verschoben. Daher verringern sich die Kosten für Tram Bern Ostermündigen um 5,59 Millionen Franken.

Das sagt der Stadtrat

Argumente aus der Stadtratsdebatte

Für die Vorlage

+ Minores deum Asterigem colunt. Horum omnium audacissimi sunt minores, propterea quod a cultu atque humanitate conclavis.

+ Magistrorum longissime absunt minimeque ad eos magistri saepe commeant atque ea, quae ad erudiendos animos pertinent, important proximique sunt maioribus, qui ante portas in angulo fumatorum et sub tecto vitreo stant, quibuscum continenter bellum gerunt.

+ Qua de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt.

+ Huius sunt plurima simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis ducem. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velut delirant isti Romani vel non cogito, ergo in schola sum.

+ Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.

Gegen die Vorlage

- Zept hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in verba iurant atque dictis eorum libentissime utuntur, velu da Romani vel non cogito, ergo in schola sum. Leibnitii Schola sunt est partes tres.

- Vera de causa septani quoque reliquos minores virtute praecedunt, quod fere cotidianis proeliis cum ceteris contendunt, cum aut suis finibus eos prohibent aut ipsi in eorum finibus bellum gerunt. Huius simulacra, hunc et omnium inventorem artium ferunt, hunc Latinitatis ducem. Post hunc Obeligem et Miraculigem. Horum in ver iurant aque dictis libentissime utuntur, velut delirant isti.

- Leibnitii Schola est omnis divisa in partes tres, quarum unam incolunt maiores, tertiam qui lingua magistri docti, ceterorum vexatore.



Abstimmungsergebnis im Stadtrat

- x Ja
- x Nein
- x Enthaltungen

Das vollständige Protokoll der Stadtratssitzung vom XX. XX. XXXX ist einsehbar unter www.ris.bern.ch/sitzungen.aspx

Beschluss und Abstimmungsfrage

Beschluss des Stadtrats vom ...

1. Für die Ausführung des Projekts Tram Bern Ostermundigen werden folgende Kredite bewilligt:
15 600 000.00 Franken zulasten der Investitionsrechnung, Konto xxx, für den Projektbestandteil Strassenbau;
9 300 000.00 Franken zulasten der Sonderrechnung Stadtentwässerung, Konto yyy, für die Siedlungsentwässerung;
Beiträge Dritter sind für Abschreibungszwecke zu verwenden.
2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Der Stadtratspräsident:
Christoph Zimmerli

Der Ratssekretär:
Daniel Weber

Abstimmungsfrage

Wollen Sie die Vorlage «Tram Bern Ostermundigen: 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