

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**Tram Bern West; überarbeitetes Projekt (Abstimmungsbotschaft)****1. Worum es geht**

Der öffentliche Verkehr stösst in Bern, besonders in den westlichen Stadtteilen, an seine Kapazitätsgrenzen. Er wird weiter zunehmen, wenn 2008 das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside und die Überbauung Brünnen eröffnet werden. Zur Lösung dieses Problems wurde das erste Projekt Tram Bern West erarbeitet, welches im November 2003 von den städtischen Stimmberechtigten mit 63 Prozent angenommen wurde, aber danach in der kantonalen Abstimmung im Mai 2004 knapp scheiterte.

Dennoch waren sich alle politischen Lager danach einig, dass rasch nach einer neuen Lösung gesucht werden muss. Der Grosse Rat des Kantons Bern verlangte deshalb eine Überprüfung des Projekts. Diese ergab eindeutig, dass das Tram das effizienteste und komfortabelste Verkehrsmittel für mittelgrosse Städte ist. Es ist Bus und "Megabus" (Doppelgelenkbus) deshalb vorzuziehen.

Tram Bern West wird den heutigen Linien 13 Bümpliz und 14 Bethlehem folgen. Diese Linienführung ist kostengünstiger als das erste Tramprojekt und erlaubt die direkte Erschliessung des Stöckacker-Quartiers. Der Ast Bethlehem wird bis zum Zentrum Westside und zur S-Bahnstation Brünnen verlängert.

Ergänzend zu Tram Bern West wird die Buserschliessung in Bümpliz und Bethlehem verbessert. Gemäss Entwurf des Angebotskonzepts soll eine neue Linie Niederwangen - Freiburgstrasse - S-Bahnstation Ausserholligen geschaffen und die heutige Linie 27 gestrafft werden. Die Postautolinie 108 soll neu das Zentrum von Bümpliz erschliessen. Das Weyermannshaus wird mit drei Postautolinien bedient, welche über die Murtenstrasse direkt zum Hauptbahnhof fahren. Das ergänzende ÖV-Angebot ist nicht Teil dieser Vorlage, es wird vom Kanton bestellt werden.

Das Tramprojekt ist eine grosse Chance für die Stadterneuerung. Plätze und Strassenraum können saniert und den Bedürfnissen der Quartier-Bewohnerinnen und -Bewohner angepasst werden. Beispiele von anderen Städten zeigen die günstige wirtschaftliche und soziale Wirkung von neuen Tramlinien.

Trotz tieferen Gesamtkosten erhöhen sich wegen der neuen Linienführung die Kosten für die Stadt Bern im Vergleich zum ursprünglichen Projekt von 2003. Sie belaufen sich auf 26 Mio. Franken (inkl. Mehrwertsteuer). Das Tram verläuft neu auf der Bethlehemstrasse. Diese muss saniert und der Tramführung angepasst werden. An diesen Kosten muss sich die Stadt beteiligen. Dagegen fällt der Abschnitt Weyermannshaus weg, der als Eigentrassee konzipiert war und vollständig von Bund und Kanton finanziert worden wäre.

Tram Bern West wird durch Bund, Kanton und Stadt gemeinsam finanziert. Der Bund und der Kanton tragen die Kosten für die Traminfrastruktur und beteiligen sich an den Gestaltungsmaßnahmen. Die Stadt trägt die Kosten der Strassensanierungen und -umbauten sowie der Gestaltungsmaßnahmen. Tram Bern West gehört zu den dringlichen Projekten, die der Bund ab 2008 über den Infrastrukturfonds unterstützen will. Zurzeit berät das Parlament diese Vor-

lage. Auf kantonaler Ebene wird der Regierungsrat dem Grossen Rat 2007 einen Kreditantrag für Tram Bern West stellen.

2. Ausgangslage

Alle grossen schweizerischen Agglomerationen haben mit einem Wachstum des Verkehrs und Kapazitätsproblemen auf der Strasse und beim öffentlichen Verkehr zu kämpfen. In all diesen Regionen ist das Potential des Verkehrsmittels Tram zur Kapazitätssteigerung erkannt worden. Eine Reihe von Tram- und Stadtbahn-Projekten sind momentan in verschiedenen schweizerischen Städten in Planung und Ausführung begriffen. Als Paradebeispiel kann Genf dienen: Seit 1995 ist dort das Tramnetz von einer auf fünf Linien mit unterdessen knapp 27 Kilometern Streckenlänge vergrössert worden, weitere 9 Kilometer sollen bis Ende 2007 folgen. Weitere Projekte in Ausführung oder Planung sind die Glattalbahn, Tram Zürich West, der Anschluss von St. Louis und Weil am Rhein ans Basler Tramnetz und die Métro M2 in Lausanne.

Damit findet in der Schweiz eine ähnliche Entwicklung statt wie in anderen europäischen Ländern. Eine Renaissance des Trams ist in Deutschland und Frankreich festzustellen, aber auch in Grossbritannien sind unterdessen eine Reihe neuer Tramlinien eröffnet worden.

Die grossen Agglomerationen verfolgen also beim öffentlichen Verkehr eine Vorwärtsstrategie. Dabei spielt auch die Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und die Standortkonkurrenz eine Rolle. Nicht überraschend schneiden denn auch diejenigen Regionen in den Ranglisten zur Standortqualität am besten ab, die am stärksten in die Weiterentwicklung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs investieren.

2.1 *Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte*

Auch der Bund will die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme unterstützen. Die Vorlage für den Infrastrukturfonds befindet sich in der parlamentarischen Beratung und ist vom Ständerat in erster Lesung einstimmig gutgeheissen worden. Damit sollen in den nächsten zwei Jahrzehnten Infrastrukturprojekte für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr mit insgesamt 6 Mia. Franken gefördert werden. Bereits ab 2008, so die Absicht des Bundesrats, sollen die ersten Mittel an *dringliche* und *baureife* Projekte des Agglomerationsverkehrs fliessen. Die so genannte Dringlichkeitsliste des Infrastrukturfonds enthält 22 Projekte, 12 davon sind Projekte für Stadtbahn- Metro- oder Tramlinien. Tram Bern West befindet sich ebenfalls auf dieser Liste.

2.2 *Das erste Projekt Tram Bern West*

Auch in der Region Bern haben die zuständigen Behörden seit langem die Notwendigkeit erkannt, die Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs zu stärken und auszubauen. Namentlich die Erschliessung von Bümpliz und Bethlehem durch den öffentlichen Verkehr wird seit mehr als zehn Jahren als Engpass im städtischen ÖV-Netz erachtet. Diesem Problem kommt umso grössere Bedeutung zu, als sich das grösste Entwicklungspotenzial für neue Wohnungen und Arbeitsplätze in diesem Teil der Stadt befindet. Zudem ist die heutige Erschliessung von Bümpliz und Bethlehem ungenügend ins ÖV-Netz der Stadt integriert. Mit einer neuen Lösung könnte die Effizienz und Leistungsfähigkeit des gesamten ÖV-Systems der Kernagglomeration Bern deutlich verbessert werden. Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass Tram- oder Stadtbahn-Projekte den Prozess der Stadtentwicklung und der Aufwertung des öffentlichen Raums fördern.

Damit sind die Hauptgründe skizziert, welche zur ersten Vorlage Tram Bern West führten und im Jahr 2003 sowohl den Stadtrat mit 58 zu 10 Stimmen als auch 63,4 Prozent der städtischen Stimmberechtigten überzeugen konnten. In der kantonalen Abstimmung scheiterte dann die Vorlage für den Kantonsanteil im Mai 2004 sehr knapp mit 50,4 Prozent Nein-Stimmen.

2.3 Überprüfung von Tram Bern West, Projektänderung

Die wichtigen politischen Kräfte im Kanton waren sich bei der Analyse des Abstimmungsergebnisses einig, dass ein konkretes Projekt, aber nicht die verbesserte ÖV-Erschliessung des Westens von Bern an sich abgelehnt wurde. Auch die Gegner der kantonalen Vorlage signalisierten nach der Abstimmung ihre Offenheit für neue Lösungsvorschläge. In diesem Sinne überwies der Grosse Rat im September 2004 mit wenigen Gegenstimmen mehrere Vorstösse, welche den Regierungsrat beauftragten, die Projektarbeiten zu einer zukunftsgerichteten ÖV-Erschliessung von Bümpliz und Bethlehem wieder aufzunehmen und ein neues Projekt vorzulegen.

Die gemeinsame Behördendelegation von Stadt und Kanton, welche bereits das erste Projekt Tram Bern West geführt hatte, gab deshalb im November 2004 grünes Licht für die Wiederaufnahme der Projektarbeiten unter dem Titel „ÖV Bern West“. Das Ziel des Projekts war es im Wesentlichen, die Wahl des Verkehrsmittels und die Linienführung vertieft abzuklären, und die Kostenschätzung zu aktualisieren. Die Planungskosten beliefen sich auf Fr. 801 000.00, wovon der Kanton Fr. 667 500.00 und die Stadt Fr. 133 500.00 (GRB 0535 vom 27. April 2005) übernahmen.

In einem breit angelegten Mitwirkungsprozess wurde während des ganzen Jahres 2005 die Bevölkerung der Stadtteile Bümpliz und Bethlehem, aber auch der zentrumsnäheren Quartiere (namentlich Mattenhof und Ausserholligen) einbezogen. Im März und Juni 2005 führten die Quartierkommission Bern-Bümpliz (QBB) zusammen mit der Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) zwei öffentliche Workshops durch, an denen die Vorschläge zur Verkehrssystemwahl und zur Linienführung vorgelegt und mit den Bewohnern und Bewohnerinnen der Quartiere diskutiert wurden.

Um die politische Abstützung des Projekts zu gewährleisten, wurde im November 2004 von der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) neben dem Mitwirkungsprozess auch eine Begleitkommission für das Projekt ins Leben gerufen, welche alle massgeblichen politischen Kräfte der Stadt und des Kantons Bern wie auch weitere Organisationen mit einbezog, inklusive Exponenten und Exponentinnen des früheren Referendumskomitees. Nach breiter Diskussion zeigte sich, dass in der Begleitkommission keine grundsätzlichen Einwände gegen eine Tram-Lösung bestanden.

An ihrer Sitzung vom 15. August 2005 fällte die Behördendelegation, gestützt auf die vorgelegten Abklärungen ihre Entscheide:

- Der Westen von Bern soll zukünftig durch das System Tram erschlossen werden.
- Das Tram soll den bisherigen Trolleybuslinien folgen (Ausnahme: Bereich der Kirche Bethlehem).
- Die Erschliessung des Kleefeld-Quartiers (Ast Bümpliz) soll nochmals überprüft werden, womit einer Anregung der Begleitkommission Folge geleistet wurde.

Der Regierungsrat hat seine Unterstützung des Projekts Tram Bern West am 7. Dezember 2005 bekräftigt, indem er einen Planungs- und Projektierungskredit von 4,2 Mio. Franken zur Ausarbeitung des definitiven Projekts bewilligte.

Am 9. Dezember 2005 beschloss die Behördendelegation schliesslich gestützt auf die Abklärungen der Experten, dass der Ast Bümpliz gemäss dem ursprünglichen Projekt der bisherigen Trolleybuslinie folgen soll und auf eine direkte Erschliessung des Kleefelds verzichtet wird.

3. Verkehrssystemwahl

Gemäss dem Auftrag des Grossen Rats prüfte die Behördendelegation nochmals eingehend, welches das richtige Verkehrsmittel für die zukünftige Haupterschliessung des Westens von Bern darstellt. In die Überprüfung mit einbezogen wurden Bus, Megabus und Tram. Von besonderer Bedeutung waren dabei die Schlussfolgerungen des Regionalen Tramkonzepts und des Agglomerationsprogramms Verkehr+Siedlung. Darüber hinaus gab die Behördendelegation eine verkehrswissenschaftliche Expertise und eine Wirtschaftlichkeitsabklärung in Auftrag.

Bereits das *regionale Tramkonzept Bern*, 2003 durch die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4) erstellt, kam zum Schluss, dass das System Bus auf nachfragestarken Linien nicht zweckmässig ist. Bei Kursintervallen von weniger als 3 Minuten kann es nicht mehr mit stabilem Fahrplan und nur unter Einbussen bei der Wirtschaftlichkeit betrieben werden. Gemäss dem Konzept bringt die Umstellung der Linien 13 und 14 auf Trambetrieb für die ÖV-Benützer und Benützerinnen die Möglichkeit, umsteigefrei in die östlichen Stadtteile zu gelangen, was auch den Knoten Bahnhofplatz entlastet. Durchmesserlinien bringen schliesslich betriebliche Vorteile und erhöhen die Effizienz. Das hilft mit, die Kosten zu senken.

Das *Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern* (ursprünglich: Mobilitätsstrategie Region Bern) betont, dass der Variantenentscheid Tram oder Bus im Westen von Bern ein Entscheid über das Gesamtsystem im öffentlichen Verkehr darstellt. Die im Agglomerationsprogramm formulierte ÖV-Strategie definiert das Tram als Rückgrat der Feinerschliessung entlang den dicht besiedelten Korridoren mit hoher Nachfrage in der Region Bern. Bei der Überprüfung der Kosten-Nutzen-Verhältnisse und der Nachhaltigkeit der im Kanton Bern erstellten Agglomerationsprogramme durch den Regierungsrat schnitt Tram Bern West von allen ÖV-Projekten am besten ab.

In seiner *Expertise* kommt Prof. Dr. Ulrich Weidmann vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich zum klaren Schluss, dass ein Ausbau des Tramnetzes in Bern angezeigt ist und dieser Ausbau in den westlichen Stadtteilen beginnen soll. Das bestehende Tramnetz hat eine kritische Grösse, welche sich in einer relativ tiefen Produktivität niederschlägt. Tram Bern West erlaubt es, die Produktivität auf dem ganzen Tramnetz zu erhöhen und damit langfristig seine Existenz zu sichern. Prof. Weidmann betont, dass eine Tramlösung die Anforderungen bezüglich marktgerechtem Angebot, hoher Leistungsfähigkeit, angemessenem Investitionsbedarf sowie Wirtschaftlichkeit im Betrieb erfüllt. Der Experte weist schliesslich darauf hin, dass Städte mit Tramnetzen tendenziell einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen durch den öffentlichen Verkehr bewältigen können.

Die durch die Behördendelegation veranlasste *Wirtschaftlichkeitsabklärung* verglich die Varianten Bus, Megabus und Tram miteinander. Bei einer ersten Beurteilung erwies sich der Busbetrieb als unwirtschaftlichste Lösung, weshalb diese Variante für die weiteren Abklärungen

ausgeschlossen wurde. Unter der Annahme, dass Tram Bern West durch den Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert wird, kamen die Abklärungen zu folgenden Schlüssen:

- Für BERNMOBIL ist die Variante Tram günstiger als der Megabus, weil die Betriebskosten beim Tram deutlich tiefer liegen.
- Die Stadt Bern spart tendenziell Kosten beim Fahrbahn-Unterhalt.
- Für den Kanton Bern sind die Investitionen in die Traminfrastruktur und der Betrieb des Trams längerfristig kostengünstiger als die Variante Megabus.

Falls sich der Bund nicht an den Infrastrukturkosten des Trams beteiligen sollte, so wäre die Variante Megabus rein betriebswirtschaftlich betrachtet leicht kostengünstiger. Ausschlaggebend ist hier, dass BERNMOBIL die gesamten Traminvestitionen selbst zu tragen hätte und im Betrachtungszeitraum abschreiben müsste.

Zu beachten ist, dass die Wirtschaftlichkeit nur bezogen auf die neuen Linien von Tram Bern West untersucht wurde. Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts auf den gesamten Trambetrieb wurde ebensowenig untersucht wie die volkswirtschaftlichen Effekte. Beispiele von anderen Städten (Genf, London, Leeds) legen nahe, dass sich die städtebauliche Aufwertung von Bümpliz und Bethlehem auch günstig auf die wirtschaftliche und soziale Entwicklung auswirken werden.

Die Konzeptarbeiten für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in der Region Bern der vergangenen Jahre wie auch die eingeholten Expertenmeinungen im Rahmen des Projekts kommen also zum Schluss, dass das Tram das richtige Verkehrssystem für die zukünftige Erschliessung der westlichen Stadtteile und die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Stadt Bern ist. Allein das Tram bietet in Bern die Möglichkeit, die Hauptachsen des Nahverkehrs zu stärken, eine weitere Verkehrszunahme zu bewältigen, positive Impulse für die Stadtentwicklung zu geben und die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu verbessern.

4. Beschreibung des Projekts

4.1 Die Linienführung

Rahmenbedingungen

Die Linienführung wurde aufgrund der Kritikpunkte aus der Volksabstimmung und der Vorgaben der Behördendelegation nochmals überprüft:

- Der umstrittene und aufwändige Abschnitt Ausserholligen-Weyermannshaus (Linienführung unter dem Autobahnviadukt) sollte durch eine besser abgestützte Lösung ersetzt werden, die insbesondere eine direkte Erschliessung des Stöckacker-Quartiers erlaubt.
- Die Kosten des neuen Gesamtprojekts sollten teuerungsbereinigt erheblich unter den Kosten des alten Projekts liegen.

Lösung für Bethlehem

Entsprechend den Vorgaben der Behördendelegation konzentrierten sich die weiteren Abklärungen vornehmlich auf mögliche Querungsvarianten des Asts Bethlehem. Am geeignetsten erwies sich dabei die Variante, welche ausser bei der heutigen Haltestelle Säge entlang der bestehenden Buslinie 14 verläuft. Sie führt namentlich durch das Stöckacker-Quartier und trägt damit den Anliegen der dortigen Bevölkerung Rechnung. Die Behördendelegation beschloss deshalb im August 2005 als wesentliche Projektänderung, den Ast Bethlehem via Bethlehemstrasse zu führen.

Eine ebenfalls geprüfte Variante über die Murtenstrasse (Forsthaus) lehnte die Behördendelegation – nicht zuletzt aufgrund der geschätzten Investitionskosten von 180 Millionen Franken (16 Prozent Mehrkosten gegenüber dem alten Projekt) – ab. Das Gebiet um den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen soll durch ein verdichtetes Angebot der bestehenden Bus- und Postautolinien optimal abgedeckt werden (s. 4.3).

Lösung für Bümpliz

Die Linienführung für den Ast Bümpliz war mit Ausnahme des Endpunkts nicht in Frage gestellt. Im letzten Linienabschnitt wurde auf Anregung der Begleitkommission eine direkte Erschliessung des Kleefeld-Quartiers in mehreren Varianten überprüft.

Die Grobabschätzungen hinsichtlich Erschliessungspotenzial und Kosten ergaben, dass die Variante mit Wendepunkt in der Mädergutstrasse im Vergleich zur Ursprungsvariante (Wendepunkt am Ende der Bottigenstrasse; heutiger Wendepunkt der Buslinie) gewisse Kostensparnisse und ein leicht höheres Passagierpotenzial erzeugen könnte. Problematisch war dagegen die Detailführung der Tramlinie in relativ engen und verkehrsberuhigten Quartierstrassen. Die Wendeschleife hätte zudem die Aufhebung bzw. Verlegung von Familiengärten und Quartier-Infrastruktur (Drogenrehabilitations-Station und Kinderbetreuungs-Stätte) nach sich gezogen. Aus diesen Gründen fand die direkte Erschliessung in der Quartier-Mitwirkung im Kleefeld keine Akzeptanz.

Die Behördendelegation entschied sich nach Abwägen aller Vor- und Nachteile für die Ursprungsvariante durch die Bottigenstrasse (gleiche Linie wie heutiger Bus) aus. Dabei war für sie neben der mangelnden Akzeptanz im Kleefeld-Quartier auch die bessere stadträumliche Qualität der vorgeschlagenen Variante von Bedeutung.

Die Linienführung Brunnmatt bis Unterführung (Teilprojekt Holligen) sowie Bethlehem Kirche bis Brünnen (Teilprojekte Bethlehem und Drittprojekte Murtenstrasse sowie Brünnen) verlaufen unverändert gemäss dem ursprünglichen Projekt.

4.2 Einbindung ins bestehende Tramnetz

Das Regionale Tramkonzept Bern von 2003 ist nach wie vor gültig. Im Mitwirkungsverfahren erfuhr es von den städtischen Parteien und weiteren Organisationen weitgehend Zustimmung. Die wichtigsten Elemente der Einbindung seien nachfolgend nochmals kurz dargelegt (vgl. Abstimmungsbotschaft, Abbildung S. 5):

- Die Linie 13 wird mit der Linie 5 Ostring, die Linie 14 mit der Linie 3 Saali verbunden.
- Die Linie 5 Fischermätteli wird mit der Linie G der RBS verknüpft.
- Die Linie 3 Weissenbühl wird zukünftig am Bahnhof wenden.

Diese neuen Verknüpfungen sollen auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme von Tram Bern West erfolgen.

4.3 ÖV-Angebotskonzept Bern West

Parallel zu Tram Bern West und zur Eröffnung der neuen S-Bahn-Haltestelle Brünnen soll auch die Feinerschliessung durch den öffentlichen Verkehr in Bümpliz und Bethlehem verbessert werden. Dazu ist im vergangenen Jahr von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland der Entwurf zu einem ÖV-Angebotskonzept Bern West erarbeitet worden. Der Untersuchungsperimeter umfasst Bümpliz, Bethlehem, Stöckacker, Holligen, Oberbottigen, Riedbach, Buch und Eymatt sowie die Gebiete Juch/Hallmatt, Erle und Ried in Niederwangen (Köniz).

Das ÖV-Angebotskonzept Bern West ist nicht Gegenstand der städtischen Vorlage. Es soll hier aber dennoch vorgestellt werden, da sich das Tramprojekt und das Angebotskonzept gegenseitig ergänzen und nur gemeinsam die angestrebte Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Bümpliz und Bethlehem erzielen können.

Auf der Grundlage von Tram Bern West sind alle übrigen ÖV-Angebote auf der Strasse im Westen von Bern (ergänzendes Busnetz) überprüft worden, um sie den neuen Randbedingungen anzupassen. Die Verknüpfung mit dem übergeordneten ÖV-Netz wurde verbessert, um sog. „durchgängige Transportketten“ zu ermöglichen, das heisst, das Umsteigen zwischen Bus, Tram und S-Bahn möglichst kurz, bequem und zeitsparend zu gestalten.

Schliesslich wurden dem Konzept auch die Auswirkungen der Eröffnung des Einkaufs- und Freizeitzentrums Westside und der benachbarten Wohnüberbauung Brünnen, aber auch die rasche Entwicklung im Wangental zugrunde gelegt. Damit sollten auch Antworten auf Kritikpunkte zum ersten Projekt Tram Bern West gegeben werden können.

Das Konzept schlägt drei wesentliche Angebotsverbesserungen vor:

- Von Lerbermatt (Köniz) ausgehend wird eine neue Linie nach Niederwangen - Hallmattstrasse – Freiburgstrasse vorgeschlagen, welche bei der S-Bahnstation Ausserholligen endet. Sie übernimmt die Feinerschliessung der Arbeitsplätze im Wangental zwischen Niederwangen und Ausserholligen
- Die Führung der heutigen Linie 27 und 108 wird angepasst und optimal mit den Linien 13 und 14 verknüpft, um die Feinerschliessung von Bümpliz, Bethlehem und Holenacker zu verbessern.
- Die Postautolinien 100, 101 und 107 sollen auch zukünftig via Murtenstrasse bis zum Hauptbahnhof verkehren und damit die Gebiete Weyermannshaus West und Ost erschliessen. Als Verknüpfungspunkt mit der Linie 14 wird die Haltestelle Bethlehem Kirche vorgesehen. Damit kann für Weyermannshaus ein Takt von ca. 10 Minuten erreicht werden, der sich bei zunehmender Nachfrage noch verdichten lässt.

Das Angebotskonzept war bis Ende Februar 2006 im Mitwirkungsverfahren. Die Stadt hat sich grundsätzlich positiv dazu geäussert und in einigen Punkten Verbesserungen gewünscht. So möchte die Stadt am Betrieb der Linie 24 Gumme festhalten, demgegenüber beurteilt der Kanton die Auslastung dieser Linie als zu gering und will das Angebot deshalb nicht mehr bestellen. Die Stadt hat sich ebenfalls dafür ausgesprochen, die neue Buslinie und die modifizierte Linie 28 auch am Samstag mit einer Taktfrequenz von 15 Minuten zu betreiben. Die Auswertung der Mitwirkung wird im Juni 2006 erwartet.

4.4 Plangenehmigungsverfahren, öffentliche Auflage

Das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren wurde im Rahmen des ersten Tramprojekts eröffnet, eine erste öffentliche Auflage fand im November 2002 statt. Nach der Ablehnung in der kantonalen Volksabstimmung vom Mai 2004 wurde das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) um Sistierung des Verfahrens ersucht, welche gewährt wurde.

Nachdem das technische Projekt überarbeitet und mit den Bauherrschaften bereinigt ist, wird das Auflageprojekt, namentlich für die geänderte Streckenführung im Bereich Stöckacker, im Mai 2006 eingereicht und damit das sistierte Plangenehmigungsverfahren wieder aufgenommen. Die Planaufgabe findet nach der Vollständigkeitsprüfung durch das BAV ab Mitte Mai 2006 statt. Damit wird vor dem Fristenstillstand vom 15. Juli 2006 bekannt sein, ob Einsprachen gegen das Projekt vorliegen. Bei Einhaltung der Regelfristen ist laut BAV mit einer Er-

teilung der Plangenehmigungsverfügung innert 12 Monaten (Regelfall) bzw. 18 Monaten (falls Enteignungen nötig) nach Verfahrenseröffnung zu rechnen.

4.5 Projektoptimierungen

Neben der von der Behördendelegation beschlossenen Projektänderung betreffend der Linienführung des Asts Bethlehem wurde das Projekt Tram Bern West in verschiedenen Details überarbeitet und optimiert.

Der Grund für diese Optimierungen liegt einerseits in den seit dem letzten Projekt veränderten Gegebenheiten; so war z.B. die Gestaltung des Europaplatzes unter Berücksichtigung des Projekts „Haus der Religionen“ vorzunehmen. Andererseits sind Erkenntnisse aus der Planung seit der Wiederaufnahme im Sommer 2005 ins Projekt eingeflossen, zum Beispiel hinsichtlich Baumpflanzungen.

4.6 Infrastrukturkonzession

Die geänderte Linienführung erfordert eine Änderung der bereits erteilten Infrastrukturkonzession. Hierzu ist vorgesehen, ein Änderungsgesuch für die Infrastrukturkonzession gleichzeitig mit dem Plangenehmigungsverfahren (PGV) einzureichen. Das BAV wurde entsprechend informiert. Für die Konzessionierung wird mit einer Frist von maximal 6 Monaten gerechnet. Die Konzession wird damit zeitgerecht vorliegen.

4.7 Umweltverträglichkeitsbericht inkl. Lärmschutz

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde für den neuen Abschnitt entlang der Bethlehemstrasse neu erarbeitet. Soweit erforderlich wurde er für die Projektoptimierungen ergänzt und generell den heutigen Erkenntnissen angepasst. Der neuste Stand der Technik wurde mit einbezogen, namentlich Rollmaterial mit geringeren Lärmemissionen oder der Einbau von lärmdämpfendem Strassenbelag („Flüsterbelag“). Um das Kurvenquitschen zu vermeiden, werden in den engsten Kurven Schmieranlagen eingebaut. Wo diese Massnahmen nicht genügen, ist der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen. Dieses Vorgehen wird mit der Massnahmenplanung der Stadt Bern als Strasseneigentümerin koordiniert. Der so überarbeitete UVB wird neu aufgelegt.

4.8 Landerwerb

Für die Projektänderung und die vorgenommenen Projektoptimierungen ist insgesamt ein Landerwerb von rund 0.45 Hektaren erforderlich, was deutlich weniger ist als im ursprünglichen Projekt (4.04 Hektaren). Der Landerwerb betrifft jedoch eine deutlich höhere Anzahl Parzellen bzw. Grundeigentümer als im alten Projekt. Die meisten der neu notwendigen Landerwerbe sind indessen vom Umfang her gering.

4.9 Flankierende Massnahmen

Im Rahmen des ersten Projekts bewilligte der Stadtrat einen Projektierungskredit für flankierende Massnahmen von Fr. 230 000.00 (SRB 052 vom 14. Februar 2002). Dabei handelte es sich um Massnahmen zur Gestaltung des öffentlichen Raums sowie für den Velo- und Fussverkehr ausserhalb des Perimeters des ersten Projekts Tram Bern West. Sie waren deshalb

nicht Teil des Tramprojekts und hätten im Falle der Ausführung vollständig von der Stadt übernommen werden müssen.¹

Im Zug der Überprüfung des Kostenanteils der Stadt Bern am Tramprojekt (GRB Nr. 0034 vom 15. Januar 2003) beschloss der Gemeinderat, von diesen flankierenden Massnahmen nur die mittlerweile ins Projekt integrierten Massnahmen Velorampe Freiburgstrasse / Bernstrasse und die Platzgestaltung Bachmätteli projektieren zu lassen. Die übrigen flankierenden Massnahmen wurden zurückgestellt bzw. fallen gelassen. Der Stadtrat nahm anlässlich der Beratung des ersten Projekts Tram Bern West von diesem Entscheid am 4. September 2003 zustimmend Kenntnis.

5. Finanzierung

5.1 Gesamtkosten

Das überarbeitete Projekt Tram Bern West wird nach heutigem Preisstand rund 141 Mio. Franken (exkl. MWSt.²) kosten. Dies ist auf der Preisbasis von 2003 rund 20 Mio. Franken weniger als das erste Projekt:

	Tram Bern West 2003	Tram Bern West 2006
Kosten, Preisstand 2003	152,9 Mio. Fr.	130,4 Mio. Fr.
Teuerung Mai 2003-Januar 06		10,2 Mio. Fr.
Kosten, Preisstand 2006		140,6 Mio. Fr.

Die Kostenreduktion ist im Wesentlichen auf eine von 7,4 auf 6,8 Kilometer verkürzte Streckenlänge, die wegfallenden Kunstbauten im Abschnitt Weyermannshaus und den geringeren Landbedarf zurückzuführen. Höher als beim alten Projekt fallen dagegen die Kosten für die Verlegung von Telekommunikationsleitungen aus, welche nach einem jüngst erfolgten Entscheid des Bundesgerichts vollständig dem öffentlichen Verkehr angelastet werden. Zusätzliche Kosten verursacht auch die neu zu erstellende Brücke Bethlehemstrasse über die Bahnlinie Bern-Neuenburg, welche den Sicherheitsvorschriften für Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn genügen muss.

5.2 Kostenteiler

Gestützt auf das technische Projekt ist der Kostenteilerschlüssel zwischen den drei Bauherren BERNMOBIL, Energie Wasser Bern (ewb) und Stadt Mitte März 2006 unterzeichnet worden.

Die Vereinbarung basiert auf den Kostenteiler-Grundsätzen des ursprünglichen Projekts mit Stand vom 16. Mai 2003. Folgende Änderungen resp. Ergänzungen wurden vorgenommen:

- Für die Erstellung der Wartehallen sind neu die Stadtbauten StaBe zuständig, welche die entsprechenden Investitionskosten übernehmen und der Stadt als Mieterin in Rechnung stellen.

¹ Flankierende Massnahmen sind klar zu trennen von Massnahmen innerhalb des Projekts, an denen sich die Stadt beteiligen oder sie allenfalls ganz übernehmen muss wie beispielsweise die Kosten von Strassensanierungen.

² Bund und Kanton budgetieren Infrastrukturprojekte ohne Mehrwertsteuer, die Stadt Bern legt den Stimmberechtigten alle Kreditvorlagen inklusive Mehrwertsteuer vor. Es werden deshalb im Kapitel 5 Kosten ohne Mehrwertsteuer angegeben.

- Für die Position 'Telekommunikation' ist nach neuester Rechtsprechung (Bundesgerichts-Urteil vom 27. April 2005, 1A.270/2004) eine Anpassung des Kostenteilers erforderlich (trambedingte Kosten gehen vollständig zu Lasten des Projekts).

Noch nicht abgeschlossen sind die Verhandlungen mit der BLS Lötschbergbahn AG zur Beteiligung an den Kosten der Bethlehembrücke. Es ist deshalb bisher kein Kostenbeitrag der BLS im Kostenvoranschlag eingesetzt. Ein allfälliger Beitrag wird zu Abschreibungszwecken verwendet werden.

Da der Abschnitt Weyermannshaus wegfällt, der als Eigentrassee weitgehend von Bund und Kanton finanziert worden wäre, wird bei geringeren Gesamtkosten der Anteil der Stadt Bern höher ausfallen.

Aufgrund des vereinbarten Kostenteilers leistet ewb 14 Mio. Franken an die Projektkosten für die Sanierung von Werkleitungen. Die Stadtbauten Bern übernehmen 4 Mio. Franken für Warthallen, die sie im Auftrag der Stadt erstellen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt schematisch die Aufteilung der Gesamtkosten auf die unterschiedlichen Kostenteiler. Zu beachten ist, dass sich der Bund zu maximal 50 Prozent an den anrechenbaren Kosten von BERNMOBIL beteiligt.

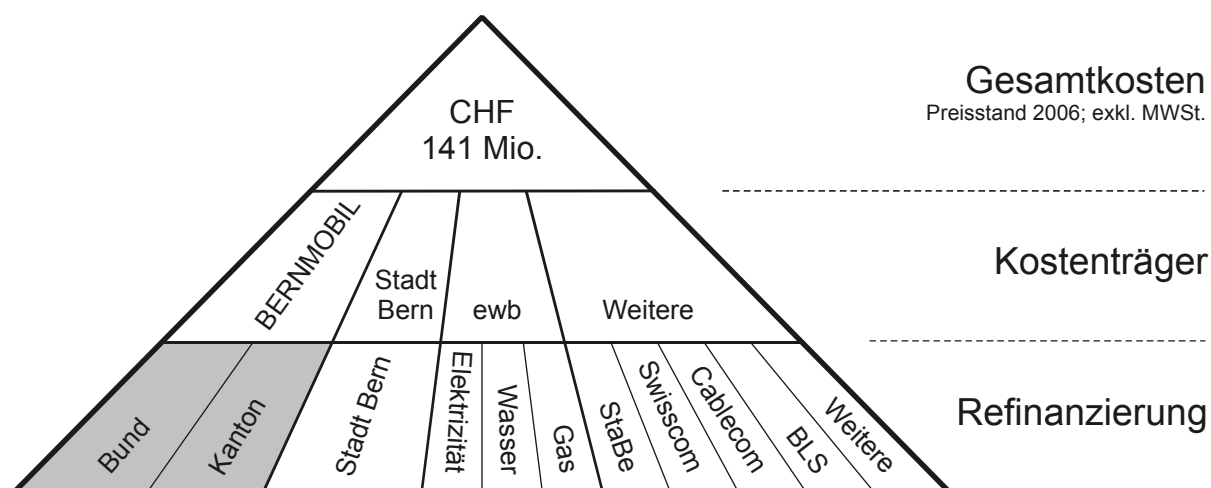


Abbildung: Finanzierung des Projekts Tram Bern West, Prinzipschema.

5.3 Die Rolle des Bunds

Es zeichnet sich eine rasche und positive Entscheidung des Bunds zur Beteiligung an Projekten des Agglomerationsverkehrs ab. In seiner Frühjahrssession hat der Ständerat einstimmig der Vorlage für den Infrastrukturfonds zugestimmt und an den Nationalrat überwiesen. Darin sind 2,3 Milliarden Franken ab 2008 für dringliche Projekte im Agglomerationsverkehr vorgesehen. Zu diesen Projekten gehört auch Tram Bern West. Bezüglich der Kosten schlägt der Bundesrat einen Beitragssatz von maximal 50 Prozent der Tram-Infrastrukturkosten vor.

5.4 Die Rolle des Kantons

Am 7. Dezember 2005 hat der Regierungsrat einen Projektierungskredit in Höhe von 4,2 Mio. Franken gesprochen. Damit soll das gesamte Projekt zur Baureife gebracht werden, d.h. bis

und mit Erhalt der Plangenehmigung sowie der Erstellung der Submissionsunterlagen. Der Kanton Bern wird 2007 über seinen Finanzierungsanteil für Tram Bern West entscheiden.

6. Kostenanteil der Stadt Bern

Wie beim ersten Projekt Tram Bern West hat die städtische Kreditvorlage den Charakter eines Beitragsgeschäfts, indem sich die Stadt verpflichtet, einen Beitrag an ein Projekt des Kantons zu bezahlen, an dessen Kosten sich der Bund zu maximal 50 Prozent beteiligt. Bund und Kanton tragen die Projektkosten und die Investitionen für die Traminfrastruktur. Die Stadt muss demgegenüber die werterhaltenden und wertsteigernden Massnahmen im Strassenraum sowie die städtebauliche Gestaltung bezahlen.

Der städtische Anteil an den Kosten bestimmt sich aus den Massnahmen, die nötig sind, um die Tramlinie optimal in den öffentlichen Raum einzufügen. Der Strassenraum muss neu aufgeteilt, Kreuzungen und Plätze neu gestaltet werden. Die Führung des übrigen Verkehrs (Fussgänger-, Velo- und Autoverkehr) ist anzupassen. Es ergibt sich so die Gelegenheit, entlang der neuen Tramlinie die Strassen zu sanieren und die Verkehrssicherheit zu verbessern, womit die Quartiere insgesamt städtebaulich aufgewertet werden.

Beim ursprünglichen Projekt belief sich der Stadtanteil anfänglich auf 21,4 Mio. Franken. Aufgrund einer detaillierten Kostenanalyse stellte der Gemeinderat Projektteile im Umfang von 2,9 Mio. Franken vorläufig zurück und begrenzte so den Kostenanteil der Stadt auf gesamt-haft 18,5 Mio. Franken (GRB 034 vom 15. Januar 2003). Zurückgestellt werden gemäss diesem Beschluss namentlich die Erstellung von Velounterständen bei den Haltestellen und neue Baumpflanzungen.³

Gemäss dem Entscheid des Gemeinderats von 2003 sind die betroffenen Projektelemente nach wie vor Teil des Bauprojekts. Ihre Realisierung wird jedoch verschoben und ist nicht Teil dieser Vorlage.

Das überarbeitete Projekt Tram Bern West folgt dem vom Stadtrat 2003 genehmigten Ausbaustandard. Soweit die Linienführung dem ersten Projekt entspricht (Brunnmatt-Europaplatz bzw. Haltestelle Unterführung, gesamter Ast Bümpliz, Ast Bethlehem ab Haltestelle Bethlehem Kirche-Brünnen) ist die Projektierung unverändert übernommen worden. Im neuen Abschnitt Bethlehemstrasse ist nach den gleichen Ausbaustandards projektiert worden.

Obwohl das neue Projekt Tram Bern West in wesentlichen Teilen dem ursprünglichen Projekt von 2003 entspricht, erhöht sich doch der Kostenanteil für die Stadt Bern erheblich. Der wichtigste Grund liegt darin, dass das Tram nun über eine längere Strecke auf der Strasse geführt wird und die Stadt hier die Kosten für die werterhaltenden und wertsteigernden Massnahmen übernehmen muss. Ebenso muss sie sich an der Brücke Bethlehemstrasse über die BLS-Linie Bern-Neuenburg beteiligen, welche neu erstellt und gemäss den Sicherheitsstandards für Hochgeschwindigkeitslinien ausgelegt werden muss.

Für den städtischen Kostenanteil beträgt die aufgelaufene Teuerung seit 2003 rund 1,5 Mio. Franken. Bei der Beurteilung der Höhe des städtischen Anteils ist schliesslich zu berücksichtigen, dass unabhängig von Tram Bern West Strassensanierungen im Umfang von mehr als

³ Der Stadtrat bewilligte für zusätzliche Gestaltungsmassnahmen Fr. 120 000.00, womit sich der den städtischen Stimmberechtigten vorgelegte Kredit für das erste Projekt Tram Bern West auf 18,62 Mio. Fr. belief (SRB 300 vom 4. September 2003).

10 Mio. Franken fällig sind. Diese sind im Hinblick auf das Tramprojekt bisher zurückgestellt worden und müssten unverzüglich in Angriff genommen werden, falls Tram Bern West nicht zustande kommt.

7. Zusammenstellung der Kosten der Stadt Bern

Preisbasis: Januar 2006

Kostenanteil Stadt Bern (sämtliche Beträge inkl. 7.6% MWST)

Strassenbau

Bauarbeiten	Fr.	16 300 000.00	
Lichtsignalanlagen	Fr.	2 900 000.00	
Landerwerb	Fr.	1 000 000.00	
Honorare / Eigenleistungen (Anteil 93%)	Fr.	2 350 000.00	
Diverses und Unvorhergesehenes (Anteil 93%)	Fr.	250 000.00	
Anteil Nebenarbeiten* (Anteil 93%)	Fr.	1 700 000.00	
Total			Fr. 24 500 000.00

Baumpflanzungen / Begrünungen

Bauarbeiten	Fr.	1 000 000.00	
Pflanzlieferungen	Fr.	150 000.00	
Unterhalt für 2 Jahre	Fr.	50 000.00	
Honorare / Eigenleistungen (Anteil 7%)	Fr.	150 000.00	
Diverses und Unvorhergesehenes (Anteil 7%)	Fr.	50 000.00	
Anteil Nebenarbeiten* (Anteil 7%)	Fr.	100 000.00	
Total			Fr. 1 500 000.00

Total Kostenanteil der Stadt Bern	Fr. 26 000 000.00
--	--------------------------

* In diesen Positionen sind enthalten: Verkehrsregelungen und Verkehrsumleitungen / Gesamtprojektleitung / Qualitätssicherung / Baustellenorientierung / diverse Honorare und Nebenkosten / Versicherungen

Die beiden Projektteile Strassenbau und Baumpflanzungen/Begrünungen werden dem Stadtrat als Gesamtkredit beantragt. Sie werden hier separat ausgewiesen, um die Folgekosten korrekt darstellen und den Produktgruppen zuweisen zu können.

8. Folgekosten

8.1 Strassenbau

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	24 500 000.00	22 050 000.00	19 845 000.00	9 491 800.00
Abschreibung 10%	2 450 000.00	2 205 000.00	1 984 500.00	949 180.00
Zins 3.65%	894 250.00	804 825.00	724 345.00	346 450.00
Kapitalfolgekosten	3 344 250.00	3 009 825.00	2 708 845.00	1 295 630.00

Betriebsfolgekosten: Durch den Neubau der Strassenoberfläche ergeben sich in den nächsten Jahren Einsparungen beim Betrieb und Unterhalt. Infolge der neuen Lichtsignalanlagen

werden Betriebsfolgekosten von 3 Prozent der Investition von 2,9 Mio. Franken (= Fr. 87 000.00 pro Jahr) erwartet.

8.2 Baumpflanzungen / Begrünungen

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	1 500 000.00	1 350 000.00	1 215 000.00	581 130.00
Abschreibung 10%	150 000.00	135 000.00	121 500.00	58 115.00
Zins 3.65%	54 750.00	49 275.00	44 350.00	21 210.00
Kapitalfolgekosten	204 750.00	184 275.00	165 850.00	79 325.00

Betriebsfolgekosten: Durch die Neuanlagen werden Betriebsfolgekosten von 2,7 Prozent der Gesamtkosten (= Fr. 40 000.00 pro Jahr) erwartet.

8.3 Gemeindebeiträge für den öffentlichen Verkehr

Mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West werden weitere Teile des Tramkonzepts umgesetzt werden, namentlich die Verknüpfung der Linie G mit der Linie 5 Fischermätteli und die Einführung des Radialbetriebs der Linie 3 Weissenbühl. Beide Massnahmen sind im geltenden kantonalen öV-Angebotsbeschluss enthalten. Der Trambetrieb nach Bümpliz und Bethlehem wird die Gemeindebeiträge erhöhen, dies wird jedoch durch Einsparungen kompensiert werden, die sich durch die Verknüpfung der Linie G mit der Linie 5 Fischermätteli ergeben. Auch der Radialbetrieb der Linie 3 Weissenbühl wird die Gemeindebeiträge tendenziell reduzieren. Es ist deshalb nicht mit einer Erhöhung der Gemeindebeiträge für den öffentlichen Verkehr als Folge der Inbetriebnahme von Tram Bern West zu rechnen.

9. Werterhalt und Mehrwert

	Walterhalt	Mehrwert
Stadtanteil Tram Bern West	65%	35%

Antrag

- I. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Tram Bern West.
- II. Den Stimmberechtigten wird der folgende Antrag zum Beschluss unterbreitet:
 1. Für den Kostenanteil der Stadt Bern am Projekt Tram Bern West wird unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Zustimmung des Kantons Bern zur Finanzierung des Projekts ein Gesamtkredit von Fr. 26 000 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung wie folgt bewilligt:
 - Tiefbauamt Strassenbau
(Kto. I5100056, Kostenstelle 510100) Fr. 26 000 000.00

Beiträge Dritter werden zu Abschreibungszwecken verwendet.

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

III. Die Botschaft an die Stimmberechtigten wird genehmigt.

Bern, 10. Mai 2006

Der Gemeinderat

Beilage

Botschaft an die Stimmberechtigten