

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Tram Bern Ostermundigen: Ausführungskredit (Abstimmungsbot-schaft)

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 vergan-genen zwanzig Jahren stark angestiegen. Auf der gesamten Linie 10 Köniz-Bern-Ostermun-digen werden jährlich rund 16 Millionen Fahrgäste befördert, allein auf dem Ast Ostermun-digen 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 Fahrplanktakt von 3 Minuten sind die Busse häufig überfüllt, worunter die Angebotsqualität leidet. Als kurzfristige Massnahme ist geplant, ab 2018 auf einer verkürzten Strecke zwi-schen der Kirche Köniz und Ostermundigen Wegmühlegässli im 2.5-Minu-tentakt zu verkeh-ren. Diese Massnahme zur Kapazitätssteigerung wird jedoch nur kurzfristig genügen. Eine aktualisierte Prognose hat ergeben, dass die Nachfrage bis 2040 zwischen 40 und 50 Pro-zent zunehmen wird, womit dannzumal bis zu 2 000 Personen pro Richtung in den Spitzen-stunden 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 sepa-raten 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 ange-nommen, 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 Tram-linie 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 Zweckmässigkeitsbeur-teilung von 2008 wurden Linienführung und Verkehrsmittel umfassend abgeklärt, dabei ging die heutige Linienführung mit Trambetrieb als Bestvariante hervor. 2011 überprüfte ein Gut-achten der ETH Zürich die Ergebnisse der ZMB und bestätigte, dass die Untersuchung um-fassend und nur die gewählte Linienführung zweckmässig sei. Das Projekt Tram Bern Os-termundigen 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 Zusatzkosten 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 propagierte 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 Doppelgelenktrolleybussen die Kapazität höchstens bis 2035 genügen

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_publicationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO__Schlussbericht_Systemfrage_D.pdf

würde, wenn die Linie im 3-Minutentakt betrieben werden kann⁴. Dies setzt aber voraus, 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. |

⁴ Neben Doppelgelenktrolleybussen 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, 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.asse-tref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_Investitionsrichtlinien_RRB1942_Kommentar_D.pdf

| | | |
|---|---|--|
| 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. |

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 Grossen 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 Kehrrechtverbrennungsanlage (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 Ostermundigen 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 Ostermundigen 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 Ostermundigen 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 Linie 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 Tramtro⁶ 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

⁶ Der Tramtro⁶ umfasst die Schienen im Strassenuntergrund und verhindert durch einen speziellen Materialaufbau im Betrieb die Übertragung von störenden Erschütterungen auf die umliegenden Gebäude.

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 Quartierschliessungsstrasse geführt, womit die Haltestelle Rosengarten umfahren werden kann. Vor der Kreuzung Schönburg mündet 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 abwechselungsweise 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 vorgelegten 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.

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),

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 Kreisell 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 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.

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

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 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 Tramtrog. 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 gemäss 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 dabei 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 Ostermündiger 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 entstehen. 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 kantonomer 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 dabei die Zahlen von Tram Region Bern (seinerzeitiges Teilprojekt 4):

| | Total | Kanton | Bund | Stadt Bern Gesamt- total | Stadt Bern allgemei- ner Haus- halt | Stadt Bern Gebüh- renrech- nung | 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 |
| + Wendeschleife, Wiederaufnahme und Aktualisie- rungen Projekt - In andere Pro- jekte verlagerte Bestandteile | 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-to- 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.

9.4 *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-Teuerungsindex (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, Gesamtkosten*(allgemeiner und gebührenfinanzierter Anteil)*Beantragter Kredit
exkl. MwSt.*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 |
| Total Anteil Stadt eigentliches Tramprojekt | 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 |
| Total stadtspezifische Aufwendungen | 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-/Gotthelfstrasse | 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 Eigentrassee 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

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.

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

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

| | Walterhalt | 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.

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 Traminie 9, welches als Grundlage für die Berechnung der öV-Punkte/Haltestelle dient, ist seit 2014 um ca. 7 Kurspaare ausgebaut worden und beträgt heute rund 480 öV-Punkte (gegenüber 460 öV-Punkten 2014).

2. Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Bern, 3. Mai 2017

Der Gemeinderat

Beilage

Abstimmungsbotschaft