



11.01.2012

## **Stellungnahme der Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern (GSL) zum Projekt Tram Region Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern (GSL) dankt Ihnen für die Gelegenheit, zum Projekt Tram Region Bern Stellung nehmen zu können.

### **I. Ausgangslage**

Als Massnahme des Agglomerationsprogramms Bern sollen die Buslinie 10 zwischen Köniz Schliern und Ostermundigen Rüti durch ein Tram ersetzt und die Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern verlängert werden. Seit Dezember 2010 liegt ein Vorprojekt mit einem Lösungsvorschlag vor, welcher Gesamtverkehrskonzept, Trasseeführung Tram, Haltestellen, Verknüpfungen zu anderen ÖV-Angeboten, städtebauliche Aspekte etc. sowie eine Kostenschätzung beinhaltet. Mitte 2011 wurde ein Gutachten vorgelegt, welches das Vorprojekt überprüfte und abzuklären hatte, ob Einsparmöglichkeiten bestehen (Gutachten Prof. Weidmann). Ende Oktober bzw. Anfang November 2011 haben die Gemeindeparlamente von Bern, Köniz und Ostermundigen den zweiten Planungskredit bewilligt.

Das Projekt Tram Region Bern steht unter enormem Zeitdruck. Bis Ende 2014 soll mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Projektverantwortlichen begründen diesen Termindruck damit, dass die Bundesmittel aus dem Investitionsfonds für Agglomerationen nur dann fliessen, wenn mit dem Bau spätestens bis Ende 2014 begonnen wird.

Die Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern (GSL) – Nachfolgeorganisation des 1887 gegründeten Verschönerungsvereins Bern und Umgebung VVB - bezweckt gemäss Artikel 2 ihrer Statuten den Schutz, die Entwicklung und die Erhaltung des Stadt- und Landschaftsbildes in der Stadt und Agglomeration Bern. Angesichts der Tragweite des Projekts Tram Region Bern und der bevorstehenden Weichenstellungen hat sich die GSL intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt und sieht sich veranlasst, dazu Stellung zu nehmen. Um sich eine fundierte Meinung zu bilden, hat die GSL

- am 28. Juni 2011 im Kornhaus Bern eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung unter Mitwirkung von Gemeindevorsteherin Regula Rytz und des Stadtgärtners durchgeführt,
- am 24. August 2011 gemeinsam mit dem Verein BERN BLEIBT GRÜN und unter Mitwirkung des Stadtgärtners eine Begehung im Streckenabschnitt Viktoriaplatz bis Gemeindegrenze Ostermundigen veranstaltet,
- ausgewiesene Experten in Trambau und Raumplanung konsultiert,
- Einsicht in die aufgelegten Planunterlagen genommen.

## II. Stellungnahme der GSL

Die GSL unterstützt grundsätzlich eine Tramlösung zum Ersatz der Buslinie 10. Das Vorprojekt wirft indes sowohl in inhaltlicher, formaler wie finanzieller Hinsicht schwerwiegende Fragen auf. Die GSL ist deshalb nach gründlicher Güterabwägung zum Schluss gekommen, das Vorprojekt in der vorliegenden Form namentlich aus folgenden Gründen zur Überarbeitung zurückzuweisen:

1. Die vorgeschlagene Linienführung ist nicht aus einer systematischen Evaluation von möglichen **Varianten zur Trasseeführung** hervorgegangen. Das Vorprojekt ist ungenügend in Bezug auf
  - die Plausibilität der vorgeschlagenen Linienführung,
  - den denkmalpflegerischen Umgang mit dem gewachsenen Kontext,
  - die stadträumlichen Konsequenzen,
  - die Eingriffe in den Grünraum.
2. Die vorgeschlagene Linienführung im Abschnitt Viktoriaplatz – Schosshaldenfriedhof **zerstört** mit den alleegesäumten Strassenzügen ein **schützenswertes Kulturgut** und verändert die Identität eines wertvollen städtischen Lebensraumes.
3. Der **Zeitdruck** ist zu hinterfragen.
4. Es besteht keine Evaluation der möglichen **Fahrzeugtypen** (Ein- oder Zweirichtungsfahrzeuge). Je nach Typenentscheid ergeben sich Auswirkungen auf die Ausgestaltung der Endhaltestellen bzw. **Endschlaufen sowie Betriebsgeleise**.
5. Die **Baukosten** sind nicht transparent ausgewiesen.
6. Die **MiV-Verkehrsführung** und die Führung des **Langsamverkehrs** während der Bauzeit und im Betrieb sind nicht aufgezeigt.
7. Als Fazit der Gesamtbeurteilung des Vorprojekts schlägt die GSL folgende Variante vor:  
**Verzicht auf eine Tramerschliessung der Endhaltestellen; Tram-Linienführung über 'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot – Pulverweg - Schosshaldenfriedhof';  
Aufrechterhaltung der Buslinie 10 als Durchmesserlinie in reduzierter Taktichte.**

## III. Begründungen

### 1. Variantenevaluation im Abschnitt Viktoriaplatz Schosshaldenfriedhof

Die vielzitierte Zweckmässigkeitsprüfung (ZMP) bezog sich schwergewichtig auf die Prüfung von Alternativen (Bahn, Bus, Tram usw.) und nur sehr summarisch auf die Varianten verschiedener Tram-Trasseeführungen.

Aus den verfügbaren Unterlagen ist nicht ersichtlich, ob ein systematischer Vergleich der Variante

'Viktoriaplatz – Viktoriastrasse - Laubeggstrasse - Schosshaldenfriedhof'  
und der Variante

'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot – Pulverweg - Schosshaldenfriedhof'  
durchgeführt wurde.

Die Strecke 'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot - Pulverweg - Schosshaldenfriedhof' weist eine urbane Grundstruktur auf, in der sich ein modernes schienengebundenes öV-System stil- und systemgerecht einfügen und ein ausgedehnter Peripheriegürtel mit hohem Potential erschliessen lässt.

In einem systematischen Vergleich müssten namentlich die raumplanerisch wirksamen Nutzungsverlagerungen (Umnutzung des Posthauptsitzes an der Viktoriastrasse und Neubau des Hochhauses Postfinance beim Tramdepot) und weitere sich abzeichnende Fahrgastpotentiale einbezogen werden. An dieser Stelle ist die Station „Galgenfeld“ zu erwähnen, welche eben so gut an der Mingerstrasse, Bereich Mündung zu Ostermundigenstrasse/neues Tramdepot, platziert werden könnte.

Es ist nicht ausgewiesen, welche Kosten mit der Variante 'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot - Schosshaldenfriedhof' eingespart werden könnten. Selbstverständlich müssten auch die Kosten für das Trassee gemäss Vorprojekt (Viktoriastrasse –Laubeggstrasse -Schosshaldenfriedhof) mit der kostenneutralen Mitbenutzung des bereits bestehenden Trassees der Linie 9 durch den Breitenrain bis Tramdepot korrekt verglichen werden.

Im Abschnitt 'Viktoriaplatz-Laubeggstrasse-Schosshaldenfriedhof', der weitgehend überbaut ist, besteht kein Bedarf, den Bus durch ein Tram zu ersetzen. Hier reicht eine Erschliessung durch Bus, der im Vergleich zu heute in reduziertem Takt verkehrt, aus (vgl. Ziffer 7 hienach). Dabei können die jüngeren Siedlungen im Grenzbereich zu Ostermundigen gut und sogar zusätzlich mit einer Tramhaltestelle im Bereich Mündung Pulverweg/ Ostermundigenstrasse bedient werden.

In der Evaluation ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die Strassenanlage und die Gestaltung der Strecke Laubeggstrasse - Ostermundigerstrasse für lange Tramzüge ungeeignet ist (Steigungen, Gefälle, Kurven). Im Technischen Bericht der Planungsgesellschaft wird der Knoten Laubegg bezüglich Machbarkeit denn auch als kritischster Punkt identifiziert.

Absolut befremdend ist, dass im Synthesebericht der ZMB vom 22. Februar 2008 noch von einer Erhaltung der historischen Baumalleen ausgegangen wurde (S. 25: „...höchstens vereinzelt Bäume müssen gefällt werden.“), man also von einer falschen Prämisse ausging. In den damaligen Variantenvergleichen wurde der Zerstörung der Baumalleen offensichtlich nicht Rechnung getragen. Ein transparenter Abwägungsprozess, welcher diese Faktoren berücksichtigt, ist jedenfalls nicht dokumentiert. Leider beschränkt sich der unvollständige Umweltverträglichkeitsbericht lediglich auf eine quantitative Aussage (Kompensation) und nicht auf eine qualitative. Ungeklärt ist weiter der Alleenschutz aufgrund der kommunalen und übergeordneten Gesetzgebung. In der Wirtschaftlichkeitsrechnung gilt es festzuhalten, dass mit der Fällung von 492 Bäumen ein volkswirtschaftliches Vermögen von zwischen 10 und 20 Mio. Franken zerstört wird.

Das Potential des Umsteigeknotens ESP Bahnhof Ostermundigen wurde nicht fundiert ermittelt. Es ist offen, wie viele Fahrgäste mit der S-Bahn direkt in den Bahnhof Bern fahren und so die Innenstadt umfahren würden. Festgehalten wird lediglich, dass die Investitionskosten sich trotz hoher Nachfrage

nicht rechtfertigen. Im vorliegenden Projekt sollen die Umsteigebeziehungen nun aber trotzdem massiv ausgebaut werden.

Eine alle Faktoren umfassende Variantenevaluation hätte auch die Konzeption der zweiten Tramachse in der Innenstadt zu berücksichtigen. Entsprechende Studien liegen aber noch nicht vor. Es sind direkte Abhängigkeiten zu erwarten. Nicht auszuschliessen ist, dass der Viktoriaplatz zweimal mit erheblichen Kosten umgebaut werden muss. Ein Vorziehen der Realisierung der Tramlinie Region Bern ohne Lösung bzw. mit Provisorien in der Innenstadt ist höchst problematisch und wird über Jahre die ÖV-Qualität insgesamt beeinträchtigen.

## **2. Streckenabschnitt Viktoriaplatz – Laubeggstrasse - Ostermundigenstrasse**

### **a. Identität eines wertvollen städtischen Lebensraumes**

Der Streckenabschnitt Viktoriaplatz - Ostermundigenallee stammt aus der Zeit der Pferdefuhrwerke und liegt in einem städtebaulich ausformulierten Gebiet, in dem weder mehr Personen abgeholt noch hingebacht werden müssen und deshalb die Bedienung mit einer Buslinie genügt. Die Linienführung gemäss Vorprojekt erfordert Strassenverbreiterungen, eine massive Baumfällaktion und die Eliminierung von Grünstreifen. Die alleegesäumten Strassenzüge und damit ein schutzwürdiges Kulturgut müssten weichen. Die Identität eines wertvollen städtischen Lebensraumes ginge verloren.

### **b. Viktoriaplatz:**

Als Schlusspunkt der Kornhausbrücke ist der Viktoriaplatz einer der bedeutendsten Plätze in der Stadt Bern. Die Linienführung über den Breitenrainplatz würde eine Umgestaltung erübrigen. Prinzipiell ist die vorgeschlagene Neugestaltung schlechter als der heutige Zustand. Der ovale Kreisel ist wahrscheinlich die am wenigsten schlechte Lösung für die neue Verkehrs-Situation. Wesentlich wird sein, wie der Kreisel geplant ist. Stimmen die Achsen der Ovale? Stimmt die Einbettung in die Situation in der Vertikalen? Welches sind die Materialien? Stimmen die Anschlüsse? Wie ist die Abspannung mit den Masten gelöst? Gibt es Lichtsignalanlagen und Signalmasten? Wie ist die Beleuchtung gelöst? Das Betriebsgleis verunklärte die Platzgeometrie. Auf das Betriebsgleis ist zu verzichten. Die Umgestaltung des Viktoriaplatzes muss zwingend durch einen ausgewiesenen Gestalter gestaltet und projiziert werden.

### **c. Historischer Strassenquerschnitt**

Anders als im Projektbeschrieb behauptet, ist es offensichtlich, dass der Charakter des Strassenraumes nicht erhalten bleibt. Durch die weitgehende Eliminierung oder Verschmälerung der durchgehenden Grünstreifen und den Ersatz durch Baumscheiben wird die charakterprägende Bodenfläche umorganisiert. Diese bildet jedoch zusammen mit den Vorgärten und der angrenzenden Bebauung eine Einheit. Ebenso wird das Lichtraumprofil massiv verändert. Eine Anhebung von 4.0 Meter auf 6.5 Meter hat grosse räumliche Auswirkungen. Entgegen dem Beschrieb des Streckenabschnittes wird in einigen Jahren das heutige Erscheinungsbild nicht wiederhergestellt sein.

In den Rosengarten sind keine Fahrleitungsmasten zu versetzen. Zum einen gefährden sie die dortige Vegetation (Bäume), zum anderen gehören Verkehrsinfrastrukturanlagen in den Strassenraum und nicht in eine historische Grünanlage.

Die gestalterische Lösung Schönburg als wichtiger Knoten mag nicht zu befriedigen. Zudem ist die Variante für die Carparkplätze für den Rosengarten aus touristischer Sicht nicht akzeptabel und eine bessere Lösung muss gefunden werden.

#### d. Zerstörung der Baumallee

Gemäss den aufgelegten Plänen soll die zu fällende Allee zahlenmässig vollumfänglich ersetzt werden. Als Ersatz werden die beiden Baumarten Kleinkronige Winterlinde (*Tilia cordata* Rancho) und Säulengleditschie (*Gleditsia triacanthos* „Skyline“) vorgeschlagen. Beide Baumarten eignen sich als Stadt- und Strassenbäume. Die Höhe der Bäume beträgt nach Angaben von Baumschulen 10 – 15 m, der Kronendurchmesser 5 – 7 m. Die geplante Allee wird also einen völlig anderen Aspekt haben als die heutige Allee mit ihren wesentlich höheren und ausladenderen Kronen. Der „Bund“ vom 26.8.11 titelte nach der Begehung mit der Stadtgärtnerei vom 24.8.11 nicht zu unrecht: „Die Angst vor der Bonsai-Allee“. Die engen Verhältnisse im Kronen- und Wurzelraum, die durch den Bau der Tramlinie entstehen, erlauben offenbar nur die Pflanzung kleiner Bäume. Damit wird auch nach vielen Jahren der Aspekt in der Viktoriastrasse und Ostermundigenstrasse ein völlig anderer sein als heute. Ein vollwertiger Ersatz ist nicht möglich. Eine Lösung ist nur denkbar, wenn für das Tram eine andere Linienführung gefunden wird.

Für die nachhaltige Entwicklung der zukünftigen Baumsubstanz sind weitergehende Baumerhaltungsmassnahmen, vergleichbar mit denen beim Medienzentrum an der Bundesgasse, von Nöten. Dies führt zu Zusatzkosten, die wohl noch in keiner Kostenberechnung enthalten sind.

#### e. Einmündung Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse

Die technische Umsetzung eines tramgeeigneten Trassees in topographisch schwierigem Gebiet der Einmündung von der Laubeggstrasse zur Ostermundigenstrasse ist aufgezeichnet, aber die städtebauliche Integration und gestalterische Akzeptanz sind nicht gewährleistet. Die ohnehin bereits hochstehende Quartierecke wird durch die Strassenabsenkung noch mehr vom natürlichen Gelände verlauf abgehoben. Die massive Geländeabsenkung durch eine weitere Abgrabung der Hügelflanke ist gestalterisch nicht mehr bewältigbar. Zudem sind die Betonstützmauern zur seitlichen Strassenbefestigung entlang der Ostermundigenstrasse hässlich und von der Bolligenallee aus gut einsichtig. Es wird dringend empfohlen zu prüfen, den Geleiseabbug früher vorzusehen und das Tramtrasse über den freien Geländespickel zwischen der Bolligenstrasse und der Ostermundigenstrasse zu führen. Der relativ geringe Mehrbedarf an Land und der Verschnitt des ohnehin nicht sehr ergiebigen Landzipfels werden durch eine harmonischere Führung der Geleise im Gelände und eine massstäbliche Gestaltung der Mündung der Ostermundigenstrasse mehr als aufgewogen.

f. Lärmschutzwand entlang der Siedlung Baumgarten und den Atelierbauten

Gemäss dem Vorprojekt wird die Lärmschutzwand entlang der Siedlung Baumgarten abgebrochen und an etwa derselben Stelle wieder neu gebaut. Dass die bestehende Lärmschutzwand heute begrünt ist, ist die Frucht eines mindestens 12jährigen Engagements. Viel Betreuung und hohe Kosten machten das heutige Bild möglich. Der Abbruch und Wiederaufbau ist daher völlig widersinnig. Zudem soll die neue Schallschutzmauer weniger hoch als heute gebaut und das Strassentrasse zusätzlich angehoben werden. Das heisst, dass das Vorprojekt gegenüber der Siedlung einen geringeren Lärmschutz vorsieht als heute. Das ist unbegreiflich und den betroffenen Bewohnern nicht zumutbar.

### 3. Zeitdruck

Der Zeitdruck, der im Hinblick auf die Realisierung des Projekts aufgebaut worden ist, ist zu hinterfragen. Er verunmöglicht eine sorgfältige, ausgewogene Erarbeitung des Projekts und hat unvermeidliche Qualitätseinbussen zur Folge. Auf politischer Ebene sind Szenarien für den Fall zu erarbeiten, dass bis 2014 kein ausgereiftes Projekt vorliegen und sich der Baubeginn verzögern wird (Plan B).

Der Zeitbedarf für die Infrastrukturkonzession und die Plangenehmigung werden unterschätzt und der Baubeginn Ende 2014 ist nicht realistisch. Aus Beilage 1 geht hervor, dass ab Einreichung des Konzessionsgesuchs bis zum Baubeginn minimal sechs Jahre benötigt werden, was einen Baubeginn nicht vor Anfang 2017 erwarten lässt.

### 4. Endschlaufen und Fahrzeugtypen

Die Variantenevaluation im Abschnitt bis zur Endhaltestelle 'Rüti' ist noch nicht abgeschlossen. Insbesondere stellt sich hier die Frage, wie eine genehmigungsfähige Lösung für die beträchtlichen Steigungen von bis zu 11% gefunden werden kann und mit welchen Kosten wirklich zu rechnen ist.

Es fehlen Unterlagen zu einem Vergleich 'Einrichtungs- und Zweirichtungsfahrzeuge'. Zweirichtungsfahrzeuge könnten möglicherweise interessant sein, weil die unterirdische Erschliessung der Rüti und die Endhaltestelle in Schliern kostengünstiger ausgeführt werden könnten und weil generell eine höhere Flexibilität bei Betriebsstörungen resultieren würde. Insbesondere könnte auf die schlecht integrierbaren Betriebsgeleise über die Fussgängerfläche verzichtet werden, insbesondere am Viktoriaplatz.

Als weitere Option ist im kostenintensiven Bereich ein Verzicht auf die Erschliessung der Endhaltestelle „Rüti“ mit dem Tram und stattdessen eine Busverbindung auf der bestehenden Linienführung ernsthaft zu prüfen (vgl. Ziffer 7 hienach). Ein Kostenvergleich mit Einschluss der Betriebskosten müsste vorgelegt werden.

Ähnlich unklar ist die Situation bei der Endschleife in Schliern. Auch hier ist die Erschliessung per Bus ernsthaft zu prüfen (vgl. Ziffer 7 hienach).

## 5. Baukosten

Die momentanen Kosten werden mit 550 Mio. Franken angegeben. Dabei ist noch unklar, was z.B. der Abschnitt zur Rüti oder Köniz/Schliern kosten wird. Im Gutachten Weidmann sind allein im Abschnitt Viktoriaplatz - Schosshaldenfriedhof mehr als 15 noch ungelöste grössere Probleme mit unbekannter Kostenfolge aufgelistet.

Im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Bern sind Kosten von 212 Mio. Franken ausgewiesen und ein Bundesbeitrag von 74 Mio. Franken (35%) in Aussicht gestellt. Mittlerweile sind wir bei 550 Mio. Franken; die 74 Mio. Franken Bundesbeitrag machen dann gerade noch 13.5 % aus (siehe Beilage 2).

Die Befürchtung, dass die Kosten aus dem Ruder laufen, ist reell.

Die Linienführung 'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot - Schosshaldenfriedhof' und der Verzicht auf die Trammerschliessung der Endhaltestellen Rüti und Schliern könnte zu erheblichen Kosteneinsparungen führen.

## 6. MiV-Führung und Führung des LV in der Bau- und Betriebsphase

Die Achsen, die gemäss Vorprojekt für das Tram vorgesehen sind, sind Haupteinfallachsen nicht nur für den motorisierten Individualverkehr in Richtung Stadt Bern, sondern werden auch stark vom Langsamverkehr frequentiert. So sind die Laubeggstrasse und Viktoriastrasse eine Hauptachse vom Autobahnanschluss Ostring her oder die Bernstrasse in Ostermundigen ist eine Hauptachse aus dem Worblental.

Im technischen Bericht wird erstaunlicherweise kaum auf die Auswirkungen des Projektes auf die Velofahrer eingegangen. Grundsätzlich weisen sich verzweigende Tramlinien mit ihren Haltestellen immer ein hohes Gefahrenpotential auf. Falls für den LV keine Umfahrungsmöglichkeiten oder parallele Linienführungen möglich sind, sind schienenlose ÖV-Strecken immer vorzuziehen. Der Kreisel und die Gleisanlagen insbesondere am Viktoriaplatz sind kaum veloverträglich. In diesem Fall wird auch erkennbar, dass alltägliche LV-Gefahrenstellen zu Gunsten trambetrieblicher Eventualfälle in Kauf genommen werden. Zudem ist die Lösung für den rollenden Langsamverkehr im Bereich Schönburg kompliziert und konfliktgeladen.

In den Unterlagen fehlen Angaben, wie die Leistungsfähigkeit dieser Haupteinfallachsen während der Bauzeit und im Betrieb erhalten werden kann.

## 7. Vorschlag einer neuen Variante als Fazit: Verzicht auf Trammerschliessung Endhaltestellen; Tram-Linienführung über 'Viktoriaplatz - Guisanplatz - Tramdepot – Pulverweg - Schosshaldenfriedhof'; Aufrechterhaltung Buslinie 10 als Durchmesserlinie in reduzierter Taktichte

Die vorausgehenden Ausführungen führen als Fazit zu folgendem Vorschlag:

Abweichend zum Vorprojekt verkehrt die neue Tramlinie 10 auf dem Ostermundigen-Ast zwischen Hauptbahnhof - Zytglogge sowie Viktoriaplatz - Guisanplatz auf den bestehenden Gleisen der Tramlinie 9, ab Guisanplatz auf den neu erstellten Betriebsgleisen (Mingerstrasse) bis zur Bolligenstrasse und weiter auf den geplanten Betriebsgleisen (Pulverweg) bis zur Ostermundigenstrasse und dann durch Ostermundigen gemäss Projekt bis zu einem noch zu definierenden Endpunkt.. Die Buslinie 10 wird als Durchmesserlinie in voller Länge beibehalten, jedoch mit zur Hälfte reduzierter Taktdichte betrieben. Demgegenüber wird die neue Tramlinie 10 sowohl in Ostermundigen wie in Köniz nicht bis zu den Endpunkten der Buslinie 10 geführt, sondern wendet früher als diese. Dadurch wird erreicht, dass auf die teuren Endabschnitte verzichtet werden kann, wo ohnehin ein zu grosses Gefäss unrentabel verkehren würde. Weiter wird erreicht, dass bis auf Weiteres auf den teuren und hochproblematischen Steckenabschnitt Viktoriaplatz – Rosengarten – Ostermundigenallee verzichtet werden kann. Zudem müssen auf dem bestehenden Tramtrasse durch die Innenstadt maximal nur halb so viele zusätzliche Passagiere geschleust werden. Im Abschnitt Viktoriaplatz bis Guisanplatz würde keine übermässige Zunahme der Taktdichte verursacht.

Mit dieser Variante werden künftige Lösungen nicht verbaut, weil sie aus einem Weglassen besteht und zu einer aus jetziger Sicht dialogischen Lösung führt. Ein späterer Ausbau im Sinne des heutigen Vorprojektes bleibt als Option gewahrt. Bei Bedarf oder unter anderen Rahmenbedingungen könnten zu einem späteren Zeitpunkt Ergänzungen angebracht sein; zum Beispiel, sobald die Ostumfahrung spruchreif ist und die damit einhergehende Entlastung des lokalen Basisnetzes vom motorisierten Verkehr eine Eingliederung der Tramstrecke ohne Ausbau möglich macht.

Bern, 11. Januar 2012

Für den Vorstand der GSL:

Hans-Ulrich Herrmann, Präsident

Kontakt:

[info@gsl-bern.ch](mailto:info@gsl-bern.ch)

[hu.herrmann@sesamnet.ch](mailto:hu.herrmann@sesamnet.ch)



**Beilage 1: Zeittafel für Infrastrukturkonzessionsgesuch und Plangenehmigungsgesuch**

Dokument	Zeitbedarf (Erfahrungswerte aus analogen Projekten)	Zeitplan gemäss Standardzeitplan	Zeitplan Tram10*)
Abschluss Vorprojekt	H	Ende 2011	Ende 2011
Einreichen des Infrastruktur- konzessionsgesuch	H	Anfang 2012	??
Konzessionserteilung	H+ 2 Jahre	Anfang 2014	??
Abschluss des Bauprojekts	H+2 Jahre	Anfang 2014	??
Einreichen des Plangenehmigungs- gesuchs	H+3 Jahre	Anfang 2015	2013
Plangenehmigung	H+ 5 Jahre	Anfang 2016	??
Planersubmission, Ausführungsprojekt, Unternehmersubmission, Vorbereitungsarbeiten	H+6		
Baubeginn/Spatenstich	H+6 Jahre	<b>Anfang 2017</b>	<b>Ende 2014</b>

\*) gemäss Zeitplan auf Internetseite Tram Region Bern

## Beilage 2: Kosten und Bundesbeitrag

### Agglomerationsprogramm Bern; Prüfbericht des Bundes; Seite 5: A-Liste (Massnahmen)

A-Liste (wenn Baureife 2014):

Beitragssatz des Bundes : 35 %

Massnahme Nr.	Objekt	Kosten (Mio Fr.) laut AP*)	Kosten (Mio Fr.) 2005	beantragter Bundesbeitrag
351.014	Umstellung Buslinie10 nach Köniz/Schliern	100.0	89.33	31.27
351.015	Tram Ostermundigen/Rüti	132.00	123.22	43.13
<b>Total</b>		<b>232.00</b>	<b>212.55</b>	<b>74.40</b>

\*) AP: Agglomerationsprogramm

Quelle: Agglomerationsprogramm Bern; Prüfbericht des Bundes vom 30. Oktober 2009