

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 15. März 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 630700
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

BERNMOBIL

Kantonsbeitrag an die Projektierung und Realisierung von Tram Bern – Ostermundigen (TBO) nach Art. 4 und 5 ÖVG Verpflichtungskredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	4
3	Tram Bern – Ostermundigen (TBO); Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb... 4	
3.1	Ausgangslage	4
3.2	Raumplanerische Gesamtstrategie	5
3.3	Historie des Projekts	6
3.4	Projektüberprüfungen und -anpassungen	7
3.5	Wahl des optimalen Verkehrsmittels	8
3.6	Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten	9
4	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	9
4.1	Kosten und Finanzierung von Tram Bern – Ostermundigen (TBO) inkl. 8 % MWST	10
4.2	Art der Ausgabe / Finanzkompetenz	10
4.3	Kreditart	10
4.4	Folgekosten	10
4.5	Personelle Auswirkungen	11
5	Auswirkungen auf die Gemeinden	11
6	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	11
6.1	Wirtschaft	11
6.2	Umwelt	12
6.3	Gesellschaft.....	12
7	Bedingungen.....	12
8	Antrag	12



1 Zusammenfassung

Mit dem Projekt "Tram Bern – Ostermundigen (TBO)" soll die Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen auf Trambetrieb umgestellt werden. Die äusserst nachfragestarke Linie von BERNMOBIL wird heute zu Stosszeiten im 3-Minuten-Takt betrieben und ist dennoch in den Spitzenzeiten überlastet. Zudem führt der dichte Takt zu betrieblichen Problemen und beeinträchtigt das Gesamtverkehrsnetz zwischen Bern und Ostermundigen. Gemäss den aktualisierten Nachfrageprognosen nimmt das Verkehrsaufkommen auf der Linie 10 in den nächsten Jahren weiter zu und wird mittelfristig weder durch Doppelgelenkbusse noch durch die auszubauende S-Bahn bewältigt werden können. Deshalb wird eine Tramlösung notwendig. Damit können sowohl die Beförderungskapazität, wie auch die Fahrplanstabilität erhöht und die allgemeine Verkehrsbelastung gesenkt werden.

Die Linienführung entspricht grundsätzlich dem Auflageprojekt aus Tram Region Bern, mit dem Unterschied, dass die Rüti nicht mehr mit dem Tram erschlossen wird, und infolgedessen die Wendeschleife in Ostermundigen neu platziert werden muss. Es wurden insgesamt über 20 alternative Linienführungen geprüft und die beste Variante gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung "ÖV Ostermundigen" (2008) ausgewählt. Synergien mit anstehenden Sanierungs- und Aufwertungsprojekten im Umfeld, insbesondere mit der Sanierung Bernstrasse, sollen genutzt werden. Ein weiteres Schnittstellenprojekt ist der ÖV-Knoten Ostermundigen, bei dem die bestehende Unterführung Bernstrasse neu gebaut und gegenüber dem heutigen Zustand verbreitert und erhöht wird. Damit können die Platzverhältnisse für die Haltestellen des Nahverkehrs (Bus oder Tram) sowie direkte und behindertengerechte Perronaufgänge geschaffen werden.

Das Tram Bern – Ostermundigen (TBO) ist ein zentraler Bestandteil des Berner Agglomerationsprogramms bzw. des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes Bern-Mittelland (RGSK). Durch die verbesserte Erschliessung eines Korridors mit hoher Arbeitsplatz- und Wohndichte sowie grossem Entwicklungspotenzial trägt das Tramvorhaben zu einer optimalen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei. Die Ziele sind einerseits die langfristige Bewältigung des heutigen Verkehrsaufkommens auf der Linie 10 und andererseits die Schaffung der Voraussetzungen für eine verdichtete Entwicklung der zentrumsnahen Gebiete in Bern und Ostermundigen gemäss den raumplanerischen Zielen.

Der Entscheid für die Planung eines Tramprojekts ist ursprünglich im Rahmen der 2008 durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) "ÖV-Ostermundigen" und "Bern Süd" entstanden. Bis 2014 wurde das Projekt – zusammen mit der Tramlinie nach Köniz sowie der Tramlinienverlängerung nach Kleinwaben – unter dem Titel "Tram Region Bern" geführt. Dieses Gesamtvorhaben wurde jedoch von den Stimmberechtigten der Gemeinden Ostermundigen und Köniz abgelehnt, weshalb das Projekt gestoppt wurde. Anfang 2016 wurde die Idee einer Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Ostermundigen im Zusammenhang mit der kommunalen Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!" in Ostermundigen erneut aufgegriffen. Der Gemeinderat lancierte einen Gegenvorschlag, der auf die Tramerschliessung der Rüti verzichtet und den Standort der Wendeschleife vorerst offen lässt. Am 3. April 2016 hat die Stimmbevölkerung von Ostermundigen den Gegenvorschlag angenommen. Die Rüti wird auf andere Weise angemessen mit dem ÖV erschlossen werden.

Daraufhin hat der Kanton Bern die Arbeiten am Tramprojekt wieder aufgenommen. In einem ersten Schritt hat er ein externes Büro beauftragt, eine Grundlagenstudie zu erarbeiten, die Auskunft darüber geben sollte, ob die zur Diskussion stehende Tramlösung zwischen Bern und Ostermundigen aufgrund der heute vorliegenden Grundlagen nach wie vor die zweckmässigste Lösung darstellt. Im Schlussbericht "Tram Bern Ostermundigen, Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus"¹ wurde bestätigt, dass die Tramlösung unverändert die zweckmässigste ist.

Der Kanton und die Stadt Bern müssen ihre Finanzentscheide nun nochmals den zuständigen Organen zur Bewilligung unterbreiten. Gestützt auf den vorliegenden Grossratsentscheid wird die Stadt Bern gemäss aktueller Planung im November 2017 abstimmen. Stimmen Kanton und Stadt zu, wird das Bewilligungsverfahren wieder aufgenommen und spätestens 2022 beginnt die Realisierungsphase. Es wird mit einer Bauzeit von rund 5 Jahren gerechnet.

Neben der verkehrlichen Entlastung und Aufwertung in den Gemeinden Ostermundigen und Bern (Gesamterneuerung der Hauptachse Bern Viktoriastrasse – Ostermundigen Oberfeld) hat das Projekt insbesondere auch positive Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft. Der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen des Trams ist 2,6 mal grösser als die Kosten². Grund dafür sind die erhöhte Erreichbarkeitsqualität, die gesteigerte Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und das Entwicklungspotenzial infolge der räumlichen Aufwertung. Die positiven Effekte auf die Umwelt resultieren aus der reduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung und dem tieferen Energiebedarf.

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf CHF 244.1 Mio. (exkl. MWST). Demgegenüber waren die Gesamtkosten für das Projekt Tram Region Bern (TRB), Teil Bern – Ostermundigen, auf CHF 277.5 Mio. (exkl. MWST) geschätzt worden. Die Kostenreduktion von insgesamt rund CHF 33 Mio. ergibt sich vor allem aus dem Verzicht auf den Abschnitt Rüti und entlastet grösstenteils den Kanton. Die Kosten zulasten des Kantons Bern reduzieren sich um rund CHF 30 Mio. auf rund CHF 130 Mio. (exkl. MWST).

Der zu bewilligende Investitionsbeitrag an das Tram Bern – Ostermundigen (TBO) beläuft sich auf insgesamt CHF 152'793'000.-- (inkl. 8 % MWST und 10 % Kostengenauigkeit). Nach Abzug des Gemeindedrittels von CHF 50'931'000.-- gehen CHF 101'862'000.-- netto zulasten des Kantons.

Das Projekt wird dem Grossen Rat gemäss Art. 14 Abs. 2 ÖVG als Einzelkredit unterbreitet. Das Vorhaben ist im Rahmenkredit 2018–2021 für die Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr nicht enthalten.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

¹ Tram Bern Ostermundigen, Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus, Schlussbericht. INFRAS, Dezember 2016.

² Wirtschaftlichkeitsrechnung Tram Region Bern, Ecoplan 2011.

2 Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5, 12 und 14
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Staatsbeitragsgesetz vom 16. September 1992 (StBG, BSG 641.1), Art. 20 ff.

3 Tram Bern – Ostermundigen (TBO); Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb

3.1 Ausgangslage

Die Linie 10 ist seit Langem eine der nachfragestärksten Linien von BERNMOBIL: Auf der gesamten Linie werden mehr Fahrgäste transportiert als auf allen Postautolinien des Kantons Bern zusammen, insgesamt rund 16 Mio. Passagiere pro Jahr. Allein auf dem Ast Ostermundigen sind es rund 8.2 Mio. Passagiere pro Jahr – dies entspricht etwa der Anzahl Fahrgäste auf allen 22 Buslinien des RBS zusammen (oder in etwa der Anzahl Fahrgäste auf den beiden Tramästen der Linie 9, die seit Jahren als stark belastete Tramlinien betrieben werden). Zu Stosszeiten verkehren die Busse heute im 3-Minuten-Takt. Trotz bereits dichtem Takt sind die Fahrzeuge in den Spitzenzeiten überfüllt. Das Tram wird voraussichtlich eines der meistbenutzten in der Schweiz sein.

Der dichte Takt führt zu betrieblichen Problemen. So fahren die Busse insbesondere aufeinander auf (so genannte Paketbildung) und der Fahrplan kann in den Spitzenzeiten nicht stabil betrieben werden. Der dichte Bustakt belastet auch den Individualverkehr zwischen Bern und Ostermundigen. Mit der laufenden Entwicklung in Bern und Ostermundigen wird in den nächsten Jahren eine weitere Zunahme des Verkehrsaufkommens erwartet, die im bestehenden Strassennetz und mit der bestehenden Buslinie kaum aufgefangen werden kann³. Die 2016 aktualisierte Nachfrageprognose liegt für den Zeithorizont 2030 in derselben Größenordnung wie bei der ZMB-Prognose aus dem Jahre 2008. Für den am stärksten belasteten Linienabschnitt werden 1'600 bis 1'700 Fahrgäste pro Stunde und Richtung prognostiziert, was gegenüber 2005 einer Zunahme von rund 30 % entspricht.

Wegen der bereits heute bestehenden Probleme auf der Linie und der erwarteten weiteren Zunahme der Fahrgäste soll die heutige Buslinie auf Trambetrieb umgestellt werden. In einem Tram lassen sich gegenüber dem heutigen Bus pro Kurs ca. 2.5 mal mehr Personen transportieren. Die Umstellung auf Trambetrieb erlaubt daher, die Beförderungskapazität der Linie zu steigern und den Fahrplan wieder stabil zu betreiben⁴. Gleichzeitig entlastet der Trambetrieb das Strassennetz vom dichten Bustakt. Damit nützt die neue Tramlinie nebst den ÖV-Passagieren auch den anderen Verkehrsteilnehmenden.

³ In Ostermundigen entstehen in den Jahren bis 2040 im Minimum-Szenario Wohnraum für über 2'000 neue EinwohnerInnen sowie fast 3'000 Arbeitsplätze (Oberfeld, Sommerrain, Swisscom Hochhaus etc.). In Bern sind insbesondere die Entwicklungsgebiete Schönburg, Galgenfeld sowie Schönberg Ost zu nennen. Mit den Gebieten Bahnhof Ostermundigen und Oberfeld in Ostermundigen sowie dem Gebiet Schönberg Ost in Bern liegen auch drei kantonale Entwicklungsschwerpunkte im Einzugsgebiet der Linie.

⁴ Vorgesehen ist ein 6' Takt, welcher nach Bedarf – im Gegensatz zum bereits dichten Bustakt – weiter verdichtet werden kann.

Als Übergangslösung ist ab 2019 eine Taktverdichtung der Linie 10 auf 2.5-Minuten vorgesehen. Die Kapazitätsanalyse zeigt, dass die Kapazitäten eines Gelenkbussystems im 2.5-Minutentakt lediglich **bis knapp ins Jahr 2025** ausreichen werden. Danach werden weitere kapazitätssteigernde Massnahmen erforderlich.

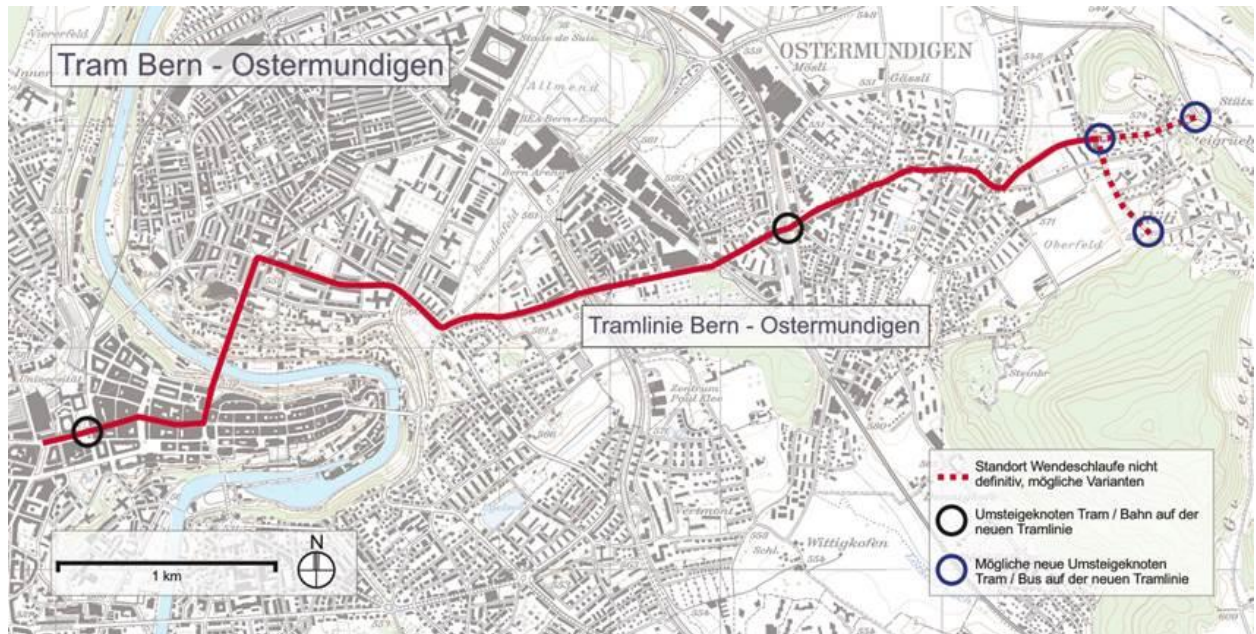


Abbildung 1: Übersichtskarte

Die Abbildung 1 zeigt einen Überblick über die geplante Tramlinie: Die rund 4,2 km lange Neubaustrecke soll vom Viktoriaplatz (Anschluss an die Tramgleise der bestehenden Tramlinie 9) entlang der bestehenden Linienführung der Buslinie 10 zum Bahnhof Ostermundigen und weiter über die Bernstrasse bis in das Oberfeld verkehren. Gegenüber dem ehemaligen Tramvorhaben nach Ostermundigen wird auf das letzte Teilstück auf die Rütli verzichtet, der neue Standort für die Wendeschleife ist noch offen und wird parallel zu den Kreditprozessen evaluiert (vgl. Projekthistorie gem. Ziffer 3.3)⁵. In diesem Schritt wird auch die Erschliessung der Rütli mit dem ÖV geplant. Die Anzahl und Lage der Haltestellen entspricht im Wesentlichen der heutigen Buslinie, d. h. zwischen Viktoriaplatz und Oberfeld sind 12 Haltestellen vorgesehen.

Entlang der Linie sollen im Rahmen des Projekts auch Synergien im Bau genutzt werden. Insbesondere werden Sanierungsarbeiten der Gemeinden sowie Aufwertungen (wie z. B. ein neuer, fast durchgängiger Velostreifen oder lokale Platzgestaltungen) koordiniert umgesetzt.

3.2 Raumplanerische Gesamtstrategie

Die geplante Tramlinie von Bern nach Ostermundigen ist ein zentraler Bestandteil des Berner Agglomerationsprogramms und des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Bern-Mittelland⁶: Mit diesen Instrumenten haben sich der Kanton und 85 Gemeinden auf die gemeinsame raum- und verkehrsplanerische Strategie der Region verständigt.

⁵ Bis zu den definitiven Kreditentscheiden ist bewusst nur das Variantenstudium vorgesehen. Allfällige Projektierungsarbeiten des neuen Wendeschleifenstandorts sollen erst nach den Kreditbeschlüssen angegangen werden, um die finanziellen Aufwände bis zum definitiven Realisierungsentscheid gering zu halten.

⁶ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Zweiten Generation, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bericht vom 27. Oktober 2016.

Oberstes Ziel ist es, das Wachstum nach innen zu lenken, so dass die Siedlungen verdichtet werden, anstatt sich weiter auszudehnen. Dadurch wird der Druck auf das Kulturland reduziert. Gleichzeitig sollen ÖV und Langsamverkehr gezielt ausgebaut werden, um das Verkehrswachstum verträglich zu bewältigen und die Agglomeration von einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs zu entlasten.

Die Tramlinie ist – zusammen mit Ausbaumassnahmen im S-Bahn- und Busnetz – eine der vorgesehenen Kernmassnahmen im ÖV-Netz. Die Tramlinie erschliesst einen Korridor mit hoher Arbeitsplatz- und Wohndichte und grossem Entwicklungspotenzial. Im Einzugsbereich der Neubaustrecke werden im Jahr 2020 rund 20'000 Einwohnerinnen und Einwohner und mehr als 15'000 Arbeitsplätze erwartet. Damit erschliesst die vorgesehene Tramlinie mehr als die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Arbeitsplätze in der Gemeinde Ostermundigen. Analog werden auch substantielle Gebiete in der Stadt Bern erschlossen. Die Linie 10 nach Ostermundigen ist damit eine eigentliche Hauptschlagader im Verkehrsnetz der Agglomeration Bern. Die Umstellung auf Trambetrieb soll einerseits das heutige Verkehrsaufkommen der Linie bewältigen und andererseits gleichzeitig die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Entwicklung gemäss raumplanerischen Zielen auf die Verdichtung der zentrumsnahen Gebiete in Bern und Ostermundigen gelenkt wird.

3.3 Historie des Projekts

Bereits im Jahr 2003 hatte der Kanton, gemeinsam mit der Region Bern, die Mobilitätsstrategie Region Bern und anschliessend das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung erarbeitet. Das Ziel war, die anstehenden Verkehrsprobleme in der Region Bern zu lösen und eine engere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erreichen. Als Folge davon wurden 2008 die Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) "ÖV Ostermundigen" und "Bern Süd" durchgeführt. Im Rahmen der ZMB wurden verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel ausführlich evaluiert.

Die ZMB kamen unter anderem zum Schluss, die stark belastete Buslinie 10 zwischen Köniz und Ostermundigen solle durch ein Tram ersetzt werden. Gleichzeitig sei auch das Angebot der Berner S-Bahn auszubauen.

Nach Abschluss der ZMB wurden die konkreten Planungen einer Tramlinie nach Ostermundigen aufgenommen. Bis 2014 wurde das Projekt – zusammen mit der Tramlinie nach Köniz sowie der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern – unter dem Projekttitel "Tram Region Bern" vorangetrieben. Im Projektverlauf wurde u. a. die Infrastrukturkonzession des Bundesrats erteilt (1. Bewilligungsstufe). Auch wurde das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die öffentliche Planaufgabe fand im Frühling 2013 statt. Im Rahmen der Projektentwicklung wurden die Finanzierungsentscheide von Kanton und Bund erwirkt⁷. Als letzter Schritt haben am 28. September 2014 die Stimmberechtigten in den Gemeinden Bern und Ostermundigen (sowie Köniz) über die kommunalen Anteile an den Realisierungskosten abgestimmt. Während das Projekt in Bern deutlich angenommen wurde, haben sowohl Ostermundigen wie auch Köniz die Vorlage abgelehnt. Damit war das Projekt Tram Region Bern gescheitert und wurde gestoppt⁸.

⁷ Der Bund hatte mit dem Beschluss der eidgenössischen Räte 2010 zugesichert, die Umstellung der Buslinie 10 mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds finanziell zu unterstützen. Seitens Kanton wurde der letzte Finanzbeschluss zum Tramprojekt am 5. Juni 2013 gefasst mit der Bewilligung des Investitionsrahmenkredit ÖV (2014 bis 2017) durch den Grossen Rat.

⁸ Die Massnahme "Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern" wurde in der Abstimmung Köniz angenommen. Die Massnahme ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Zweiten Generation weiterhin enthalten. Die Massnahme wurde dem Bund mit dem 3. Agglomerationsprogramm nochmals zur Mitfinanzierung beantragt.

Kurz nach dem Projektabbruch wurde in Ostermundigen eine Volksinitiative lanciert mit dem Titel "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren". Hintergrund der Initiative war der hohe Sanierungsdruck in Ostermundigen entlang der Hauptachse, der rasch einen politischen Richtungsentscheid zum weiteren Vorgehen nötig machte⁹. Die Initiative schlug vor, nochmals mit den Projektpartnern zu prüfen, ob die dringend notwendigen Sanierungen zusammen mit einem angepassten Tramprojekt angegangen werden können. Als wesentliche Anpassung wurde vorgeschlagen, das letzte Teilstück in die Rüti abzuändern. Der Gemeinderat befürwortete die Initiative und schlug gleichzeitig in einem Gegenvorschlag vor, die Erschliessung der Rüti per Tram endgültig aufzugeben und den Standort der Wendeschleife in Ostermundigen noch nicht abschliessend zu definieren. Am 3. April 2016 hat die Gemeinde Ostermundigen die Initiative und den Gegenvorschlag des Gemeinderats genehmigt, mit Stichentscheid für den Gegenvorschlag. Damit hat die Gemeinde Ostermundigen im zweiten Anlauf ihren Kreditanteil an ein Tramprojekt bewilligt. Neu soll das Tramprojekt jedoch nicht mehr bis in die Rüti geführt werden. Die Rüti soll anderweitig angemessen mit dem ÖV erschlossen werden.

Nach dem politischen Entscheid in Ostermundigen hat der Kanton die Arbeiten an der Tramlinie Ostermundigen wieder aufgenommen. Als Grundlage für eine Realisierung müssen Kanton und Stadt Bern ihre Finanzentscheide nochmals den zuständigen Organen unterbreiten und bewilligen lassen. Der kantonale Finanzierungsentscheid ist Gegenstand des vorliegenden Kreditgeschäfts. Parallel wird die Stadt Bern gegen Ende 2017 eine Volksabstimmung durchführen.

Da die Finanzierungsentscheide von Stadt und Kanton Bern erst Ende 2017 komplett vorliegen werden, haben die Projektpartner entschieden, das noch aktive Plangenehmigungsverfahren (PGV) TRB 1. Realisierungsetappe vorerst zu sistieren. Das von BERNMOBIL am 17. Oktober 2016 eingereichte Sistierungsgesuch für das Bewilligungsverfahren TRB hat das BAV am 23. Dezember 2016 genehmigt. Sobald die Finanzierung von TBO gesichert ist, wird BERNMOBIL beim BAV die Wiederaufnahme des Verfahrens beantragen. Mit der Sistierung entsteht für alle Verfahrensbeteiligten eine klare rechtliche Situation. Zusätzlich konnte das BAV damit das Teilprojekt Erschliessung Rüti Ostermundigen abschreiben und die Beteiligten aus dem Verfahren entlassen.

3.4 Projektüberprüfungen und -anpassungen

Wie in der Projekthistorie ausgeführt (vgl. Ziffer 3.3) ist die Tramlinie Bern – Ostermundigen das Resultat eines längeren Planungsprozesses. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung "ÖV Ostermundigen" wurden bis 2008 verschiedene Linienführungsvarianten und Verkehrsmittel ausführlich evaluiert (insgesamt 23 Varianten, darunter Busvarianten, S-Bahnvarianten sowie die Linienführung Guisanplatz). Darauf aufbauend wurde ab 2009 ein Vorprojekt erstellt. Nach Abschluss dieser ersten beiden Planungsschritte hat die damalige Behördelegation unter Federführung des Kantons ein externes Gutachten der ETH Zürich erarbeiten lassen, um die ersten beiden Planungsschritte zu überprüfen¹⁰. Das Gutachten hat das Projekt im Jahr 2011 in allen zentralen Punkten bestätigt. Explizit wurde auch die Linienführung bestätigt.

⁹ Die Bernstrasse im Zentrum von Ostermundigen weist einen hohen Sanierungsbedarf an Strasse und Werkleitungen auf. Diese kommunalen Sanierungen sollten zusammen mit dem Tramprojekt koordiniert angegangen werden. Nach Ablehnung des Projekts Tram Region Bern war die Gemeinde entsprechend in der Situation, ein eigenes Sanierungsprojekt ausarbeiten zu müssen.

¹⁰ Gutachten Tram Region Bern, Überprüfung von Zweckmässigkeit und Kosten, 3. Mai 2011 (ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme, Prof. U. Weidmann sowie ewp AG, A. Isler und B. Singer, Effretikon).

Das nun wieder aufzunehmende Projekt von Bern nach Ostermundigen basiert bis auf die Erschliessung des Rütiquartiers weiterhin auf diesen Grundlagen und dem damaligen technischen Projekt. Das letzte Teilstück ist anzupassen und ein neuer Standort der Wendeschleife festzulegen. Die entsprechenden Arbeiten für die Definition des künftigen Wendepunkts sind aufgenommen, aber noch nicht abgeschlossen. Der exakte Standort und die Ausgestaltung der Wendeschleife stellen aus kantonaler Sicht allerdings eine untergeordnete Frage dar.

3.5 Wahl des optimalen Verkehrsmittels

Aus kantonaler Sicht ist die Frage zentral, ob das Tramprojekt nach wie vor der verkehrsplannerischen Bestlösung entspricht. Insbesondere interessiert, ob mit zwischenzeitlich geänderten Rahmenbedingungen (neue Bustypen, aktuelle Nachfrageprognose) die Beurteilung heute anders ausfallen würde. Dazu hat das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination eine Studie beim Büro INFRAS in Auftrag gegeben.

Im Zentrum der Studie standen eine aktualisierte Nachfrageprognose und daraus abgeleitet die Anforderungen an die Beförderungskapazitäten, namentlich während der Hauptverkehrszeiten. Dabei war aufzuzeigen, welche Taktintervalle beim Tram bzw. bei einer Lösung mit Doppelgelenkbussen nötig sind, um die mittel- und längerfristig erwartete Nachfrage im Korridor Bern – Ostermundigen zu bewältigen. Zudem war innerhalb des Systems Doppelgelenkbusses die Traktionsfrage (elektrisch, Diesel oder Hybrid) aufgrund des aktuellen Technologiestandes zu beantworten. Ergänzend wurden weitere Aspekte, die für den Systementscheid Tram oder Doppelgelenkbus heranzuziehen sind, qualitativ beleuchtet: Betriebsqualität und Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Stadt-/Quartierverträglichkeit und Netzaspekte.

Zusammenfassend ergab die Studie, dass die Tramlösung – insbesondere gegenüber Doppelgelenkbussen – vorzuziehen ist, weil

- eine Buslösung sehr dichte Taktfolgen bedingt; ab ca. 2030/2035 wird gemäss aktuellen Prognosen ein 2.5-Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten nötig;
- derart dichte Taktangebote beim Bus kaum mit der notwendigen Betriebsqualität möglich sind bzw. grosse Investitionen in die Eigentrossierung nötig wären;
- die Betriebskosten des Bussystems (ohne Infrastruktur) vermutlich nicht günstiger sind;
- mit dem Bussystem auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ein vergleichsweise hoher Stehplatzanteil in Kauf genommen werden muss;
- die Buslösung aufgrund der sehr dichten Taktfolgen zu grösseren Beeinträchtigungen des übrigen Verkehrs (MIV, Langsamverkehr) verglichen mit einer Tramlösung führt;
- die Belastungen als Folge des sehr dichten Takts für die Quartiere entlang der Linie mit dem Bus grösser sind als beim Tram (v.a. Trennwirkung);
- Doppelgelenkbusse aufgrund des technologischen Entwicklungsstandes (Hybrid- oder Batteriebusse) oder der betriebswirtschaftlich erforderlichen Abschreibungszyklen (Trolleybus) auch als Übergangslösung nicht zweckmässig sind.

Durch den geplanten 15-Minutentakt auf der S1 zwischen Bern und Münsingen waren ab ca. 2025 Entlastungswirkungen auf der Linie 10 zwischen Ostermundigen und Bern durch die S-Bahn zu erwarten. Diese Effekte wurden in der Studie berücksichtigt. Aufgrund der komplexen Bauabläufe ist mittlerweile davon auszugehen, dass die Angebotsverdichtung bei der S-Bahn erst rund fünf Jahre später eingeführt werden kann.

Gemäss Studie nimmt das Verkehrsaufkommen auf der Linie 10 in den nächsten Jahren weiter zu. Mittelfristig wird die Nachfrage weder durch Doppelgelenkbusse noch durch die auszubauende S-Bahn bewältigt werden können. Deshalb ist das Tram das optimale Verkehrsmittel.

3.6 Termine, Vorgehensplan, Organisation, Zuständigkeiten

Für die Wiederaufnahme des Projekts haben sich der Kanton Bern, die Stadt Bern, die Gemeinde Ostermundigen sowie BERNMOBIL in der Planungsgemeinschaft Tram Bern – Ostermundigen zusammengeschlossen.

Nach dem bereits erfolgten positiven Abstimmungsergebnis in Ostermundigen ist in einem ersten Schritt vorgesehen, die Kreditbeschlüsse im Kanton Bern und der Stadt Bern zu erwirken. Parallel sollen erste Arbeiten erfolgen, wie z. B. die Festlegung des angepassten Wendeschlaufenstandorts in Ostermundigen. Bis zu den definitiven Kreditentscheiden von Kanton und Stadt Bern werden bewusst nur minimale Arbeiten durchgeführt, um das finanzielle Risiko bei einer erneuten Ablehnung zu minimieren (vgl. nachfolgender Grobterminplan).

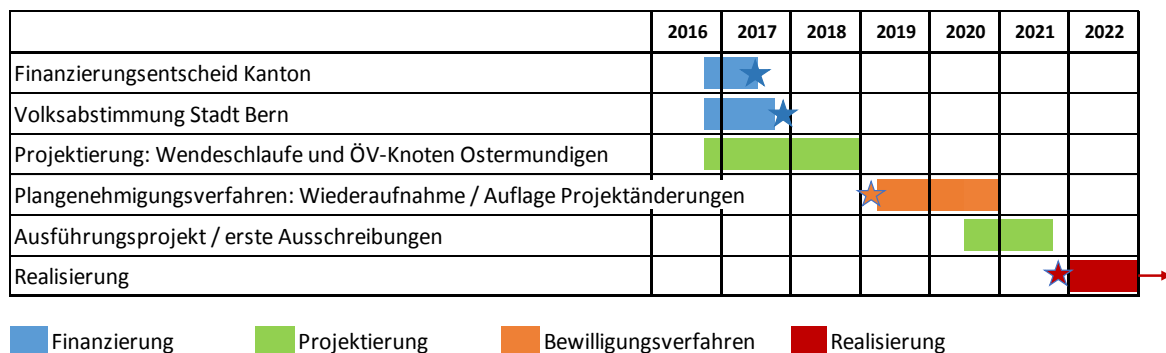


Abbildung 2: Grobterminplan

Fallen die Kreditentscheide positiv aus, sind in einem nächsten Schritt die minimale Überarbeitung von zwei Abschnitten¹¹ und die anschliessende Wiederaufnahme des Bewilligungsverfahrens geplant. Der Bau soll spätestens per 2022 beginnen. Es wird mit einer Bauzeit von rund 5 Jahren gerechnet.

4 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

Mit der Vorlage stimmt der Kanton über seinen Beitrag an die Projektierung und Realisierung des Projekts Tram Bern – Ostermundigen ab. Nach dem Entscheid über die kantonale Kreditvorlage wird die Stadt Bern über ihren Anteil an den Realisierungskosten befinden. Die entsprechende Volksabstimmung ist gegen Ende 2017 vorgesehen. Die Gemeinde Ostermundigen hat ihren Anteil bereits anfangs 2016 genehmigt.

Das Geschäft wird aus dem Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert (Agglomerationsprogramm der 1. Generation¹²).

¹¹ Zu überarbeiten ist der Abschnitt Rütli. Weiter ist ein kurzer Tramabschnitt im Bereich Bahnhof Ostermundigen als Folge der Projektanpassungen seitens SBB im Perronbereich (Nachvollzug Anforderungen des BAV seitens SBB) zu überarbeiten.

¹² Der Bund wird die Höhe des Beitrags davon abhängig machen, ob die Wirkung des Projekts weiterhin vergleichbar ist oder nicht, d. h., ob die Rütli mit dem ÖV erschlossen bleibt.

4.1 Kosten und Finanzierung von Tram Bern – Ostermundigen (TBO) inkl. 8 % MWST

Tram Bern – Ostermundigen (TBO)	CHF	244'078'000.00
MWST	CHF	19'526'000.00
Total Investitionskosten TBO	CHF	263'604'000.00
./. Anteil Bund Agglomerationsprogramm Infrastrukturfonds	CHF	52'414'000.00
./. Anteil Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen und Dritte	CHF	70'959'000.00
Kostenanteil ÖV zulasten Kanton Bern	CHF	140'231'000.00
Kostengenauigkeit +/- 10 %	CHF	14'023'000.00
Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	CHF	154'254'000.00
./. bereits bewilligte Planungskosten (RRB 1428/2016)	CHF	1'461'000.00
Ausgabe zulasten Kanton	CHF	152'793'000.00
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	50'931'000.00
zu bewilligender Kredit	CHF	101'862'000.00

Teuerungsbedingte Mehrkosten gegenüber der Preisbasis (Bahnbau-Teuerungsindex [BTI] Indexstand 2012 II¹³) werden mit diesem Beschluss bewilligt.

4.2 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

Es handelt sich um eine einmalige, neue Ausgabe nach Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG. Sie wird dem Grossen Rat gemäss Art. 14 Abs. 2 ÖVG als Einzelkredit unterbreitet. Der Kreditbeschluss des Grossen Rates unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

4.3 Kreditart

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der mit den unter Ziffer 5 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst werden soll.

4.4 Folgekosten

Soweit ein bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt wird, wird es in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Eine Rückzahlung erfolgt nur, wenn das Objekt durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert wird. Eine Erhöhung der Nettoabgeltung des Kantons zur Deckung der Folgekosten (Abschreibungen) aus dieser Investition wird im Rahmen der Offertverhandlungen zu beurteilen sein. Der Kanton aktiviert das Darlehen und schreibt es über eine durchschnittliche Nutzungsdauer von 20 Jahren ab.

Ein A-fonds-perdu-Investitionsbeitrag wird sowohl beim Kanton als auch bei der Unternehmung direkt der Erfolgsrechnung (ER) belastet und löst für den Kanton Bern keine Folgekosten (Abschreibungen) aus.

Teuerungsbedingte Mehrkosten sind mit dem Beschluss bewilligt. Die Indexteuerung richtet sich nach dem für den Kostenvoranschlag geltenden Berechnungssystem und basiert auf dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI), Indexstand 2012 II. Projektbedingte Mehrkosten sind durch den jeweiligen Verursacher zu tragen.

¹³ Der Indexwert des BTI 2012 II liegt bei 131.1 und entspricht dem Wert des BTI 2016 II.

4.5 Personelle Auswirkungen

Beim Kanton hat der Investitionsbeitrag keine personellen Auswirkungen.

5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 50'931'000.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

Für die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen bedeutet die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb einen zentralen Ausbauschritt im Feinverteiler: Die Linie erschliesst zentrale Wohn- und Arbeitsgebiete beider Gemeinden. Damit schafft die Tramlinie auch die Voraussetzungen, um die heutigen und künftigen Wohn- und Arbeitsplätze mit dem ÖV zu erschliessen und den Mehrverkehr zu bewältigen. Gleichzeitig wird das stark belastete Strassennetz vom dichten Bustakt entlastet.

Beide Gemeinden haben darüber hinaus einen eigenen Sanierungsbedarf an Strassen und Werkleitungen entlang der geplanten Tramlinie. Im Tramprojekt ist vorgesehen, den Ausbau des ÖV und die kommunalen Sanierungen koordiniert in einem Schritt zu erledigen¹⁴. Das schafft Synergien im Bau (weniger Baustellen) und spart damit Kosten. Gleichzeitig wollen beide Gemeinden die Chance nutzen, im Zusammenhang mit dem Tramprojekt Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. So ist beispielsweise entlang der Strecke neu ein praktisch durchgehender Velostreifen vorgesehen. Das Tramprojekt bringt demnach den Impuls für eine Gesamterneuerung (Sanierung und Neugestaltung) der Hauptachse Bern Viktoriastrasse – Ostermundigen Oberfeld.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Mit dem Projekt werden positive Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft erwartet. Im Rahmen der Projektentwicklung wurden dazu auch diverse Studien erstellt. Diese werden im Folgenden kurz rekapituliert.

6.1 Wirtschaft

Im Rahmen des damaligen Projekts Tram Region Bern wurde eine Wirtschaftlichkeitsrechnung vorgenommen. Die Wirtschaftlichkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen wurden eruiert, indem die Investitions- und die Betriebskosten dem erwarteten Nutzen gegenübergestellt wurden. Nicht nur die Vor- und Nachteile für die Fahrgäste, sondern auch für die Betreiber, die Autofahrer sowie die Auswirkungen auf Unfallzahlen und Umwelt wurden berücksichtigt. Der Vergleich hat gezeigt, dass das Projekt betriebswirtschaftlich (erwartungsgemäss) ein negatives Ergebnis aufweist¹⁵. Jedoch zeigt die Studie auch, dass der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen des Projekts 2,6 Mal grösser ist, als es die Kosten sind. Dies insbesondere deshalb, weil die Erreichbarkeitsqualität für den Standort Bern verbessert werden kann und weil mit einem attraktiven Verkehrsmittel Entwicklungspotenziale geschaffen werden.

¹⁴ Die entsprechenden Kostenanteile der kommunalen Sanierungen werden von den Gemeinden getragen.

¹⁵ Mit dem Tram können zwar erhebliche betriebliche Einsparungen und Mehrerlöse erzielt werden. Diese vermögen aber die hohen Infrastrukturkosten nicht zu kompensieren. Dies entspricht dem Ergebnis anderer ÖV-Projekte. Die Wirtschaftlichkeitsrechnung bezieht sich weiter auf die gesamte Linie 10 von Ostermundigen nach Köniz; eine Überprüfung nur für einen Ast wurde nicht durchgeführt, es sind jedoch ähnliche Ergebnisse zu erwarten.

Für den Wirtschaftsstandort Bern ist das Tram ein zentraler Baustein, da das Projekt die nötige Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems gewährleistet.

In der Bauphase wird erwartet, dass ein Grossteil der Wertschöpfung in der Region bleibt: Gemäss bisherigen Erfahrungen von BERNMOBIL werden bei Ausschreibungen gut 90 Prozent der Investitionsmittel in der Region und im Kanton Bern fliessen.

6.2 Umwelt

Im Bewilligungsverfahren müssen alle umweltrechtlichen Aspekte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen werden. Die entsprechenden Nachweise können erbracht werden. BERNMOBIL erwartet aufgrund des Trambetriebs insbesondere positive Effekte auf die Lärmbelastung sowie eine Reduktion des Schadstoffausstosses und des Energiebedarfs¹⁶.

6.3 Gesellschaft

Das Projekt entspricht der langfristigen Raum- und Verkehrsplanungsstrategie der Region. Mit dem Projekt soll die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden und der Ausbau des ÖV gleichzeitig konzentriert an geeigneten Standorten erfolgen. Das Tramprojekt ist damit ein zentrales Vorhaben des Agglomerationsprogramms und des RGSK. Kann die Kapazität des öffentlichen Verkehrs nicht ausgebaut werden, können auch regional wichtige Entwicklungspotenziale in den Gemeinden nicht oder nur ungenügend genutzt werden. Wohn- und Arbeitsplatzgebiete entlang der Linie 10 würden an Attraktivität einbüßen (z. B. Galgenfeld, Schönberg Ost, Gebiet Rosengarten). Stattdessen würde die Entwicklung in andere Agglomerationen verlagert, was wiederum ein überdurchschnittliches Wachstum beim Autoverkehr und damit mehr Staus in diesen Agglomerationen zur Folge hätte.

7 Bedingungen

Über die Abwicklung der finanziellen Hilfeleistung ist eine Vereinbarung zwischen BERNMOBIL, dem Bund und dem Kanton Bern abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, die Vereinbarung, gestützt auf den vorliegenden Beschluss, im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

8 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilage

- Beschlussentwurf

¹⁶ Moderne Trams reduzieren gegenüber dem Busbetrieb die Lärmbelastung in den Quartieren. Die Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram bringt ausserdem ein Reduktionspotenzial beim CO₂-Ausstoss von gegen 20% auf. Auch die übrigen Schadstoffe wie Russpartikel, Stickstoffe und Kohlenwasserstoffe werden mit dem Trambetrieb weiter sinken. Der Trambetrieb spart zudem gegenüber dem Bus erheblich an Energie. Im ersten Jahr von Tram Bern West sank der Energieverbrauch für den Fahrbetrieb bei BERNMOBIL um 5,5 GWh. Ein vergleichbarer Effekt wird auch bei Tram Bern – Ostermundigen erwartet.