

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 6. Sitzung vom 10. Dezember 2015

Traktanden Nr. 84
Registratur Nr. 10.2.01/40.1.44
Axioma Nr. 2484

Ostermundigen, 11.11.2015



Volksinitiative *“Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!”* und Gegenvorschlag *“Mehr Handlungsspielraum!”*

1. Zusammenfassung und Antrag

1.1. Zusammenfassung

Am 10. März 2015 hat ein überparteiliches Initiativkomitee die **Volksinitiative *“Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!”*** mit 785 gültigen Unterschriften eingereicht. Hauptbegehren der Volksinitiative ist die Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 28 Mio. Franken, um auf der Basis des im Herbst 2014 gescheiterten Projekts *“Tram Region Bern”* die Bernstrasse und ihre Werkleitungen zu sanieren, die Bahnhofunterführung auszubauen und das Tram von der Waldeck bis zur Betriebswendeschleife unterhalb der Rüti (*“Waldkurve”*) zu realisieren. Damit hat die Volksinitiative den Gemeinderat (GR) beauftragt, sich kurz nach dem negativen Volksbeschluss im Herbst 2014 nochmals mit dem Tramprojekt nach Ostermundigen auseinanderzusetzen.

In einer umfassenden Aufarbeitung hat der GR die Volksinitiative und die dem Tramprojekt zu Grunde liegenden Überlegungen geprüft. In diesem Prozess lies der Gemeinderat aus fachlicher Perspektive unter anderem die folgenden Hauptfragestellungen prüfen:

- Ist die eingereichte Volksinitiative umsetzbar?
- Ist der Zeitpunkt, kurz nach der Abstimmung über das Projekt *“Tram Region Bern”* (inkl. behindertengerechtem Umbau des Bahnhofs, neuer Bahnhofunterführung sowie der Strassen- und Werkleitungssanierung) bereits wieder über ein umfangreiches Sanierungspaket abzustimmen, nicht verfrüht?
- Ist das Tram langfristig immer noch das richtige Verkehrsmittel?
- Stellen Doppelgelenkbusse eine langfristige Alternative zur Bewältigung des Passagieraufkommens dar (siehe auch Postulat im Grossen Gemeinderat)?
- Ist die Linienwahl (Buslinie 10) nach wie vor überzeugend oder gibt es Alternativen?
- Was würde eine reine Vorlage Strassen- und Werkleitungssanierung der Bernstrasse bedeuten?

Im April 2015 hat der Gemeinderat zudem eine repräsentative Bevölkerungsumfrage zur Analyse des Abstimmungsergebnisses vom September 2014 durchführen lassen. Die Umfrage hat unter anderem gezeigt, dass für die Stimmberechtigten (70% der befragten Personen) die **Erschliessung der Rüti** mit einem **Kehrtunnel zu kostenintensiv** ist

Gemeinderat

Schiessplatzweg 1
Postfach 101
3072 Ostermundigen 1

Telefon +41 31 930 14 14
Telefax +41 31 930 14 70
www.ostermundigen.ch

(<http://www.ostermundigen.ch/aktuelles/bevoelkerungsbefragung-2015>). Damit liegt der Vorschlag der Initianten, auf einen Tunnel in die Rüti zu verzichten, auf einer Linie mit dem Ergebnis der Bevölkerungsumfrage.

Der GR kommt nach der Aufarbeitung der Fragestellungen zu folgenden Schlussfolgerungen:

Der GR unterstützt die Volksinitiative, da unter anderem die technische Machbarkeit gegeben ist. Die Volksinitiative bietet die **Möglichkeit**, das bereits ausgearbeitete und vom GR unterstützte Tramprojekt "Tram Region Bern" auf dem Ast Ostermundigen der heutigen Buslinie 10 mit Anpassungen im Bereich Rüti (kein Tramtunnel; Einsparungen von ca. 30 bis 35 Mio. Franken) zu realisieren. Die Gemeinde Ostermundigen kann damit drei wichtige und teilweise dringende Projekte – tragfähige und zukunftsgerichtete Verkehrserschliessung, Sanierung Bernstrasse, Ausbau Bahnhofunterführung – unter namhafter Kostenbeteiligung des Kantons und des Bundes "auf einen Schlag" umsetzen. Voraussetzung dafür ist, dass nach einem positiven Volksbeschluss in Ostermundigen auch der Kanton und die Stadt Bern das Projekt wieder aufnehmen. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat seine Bereitschaft erklärt, den Projektierungsprozess bei einem positiven Volksentscheid in Ostermundigen wieder aufzunehmen. Die Bundesmittel sind zudem nach wie vor gesichert; die kantonalen Mittel müssen neu bewilligt werden.

Wird die Volksinitiative **abgelehnt**, ist unklar, wie das erwartete Verkehrsaufkommen (Buslinie 10 und motorisierter Individualverkehr) langfristig bewältigt werden kann. Der GR geht davon aus, dass eine neue umfassende Beurteilung in Zusammenarbeit mit Region und Stadt Bern erarbeitet werden muss. Diese Arbeit konnte aus Gründen der zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht parallel zu den Abklärungen der eingereichten Initiative erfolgen. Zudem müsste die Gemeinde umgehend ein eigenes Projekt für die Sanierung der Bernstrasse auslösen. Weiter müsste in Zusammenarbeit mit den SBB und weiteren Beteiligten ein neues Projekt für den Ausbau der Bahnhofunterführung in Angriff genommen werden, wobei das Risiko gross ist, dass sich die Gemeinde mit einem namhafteren Beitrag an den Ausbaurkosten beteiligen müsste als beim Tramprojekt.

Bereits heute lässt sich abschätzen, dass alleine die **Kosten für ein gemeindeeigenes Sanierungsprojekt der Bernstrasse (inkl. Sanierung der gemeindeeigenen Werkleitungen) ohne Tram ungefähr gleich hoch, vermutlich aber (deutlich) höher** ausfallen werden als der in der Volksinitiative beantragte Rahmenkredit von 28. Mio. Franken (**ungefähr 30 Mio. Franken, +/- 20%**). Hinzu kommen aller Voraussicht nach weitere namhafte Kosten für die Realisierung von allfälligen Übergangsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie Verkehrslenkungsmassnahmen mit der Stadt Bern und dem Kanton, mit denen das prognostizierte Verkehrsaufkommen vorübergehend bis mittelfristig bewältigt werden kann. Die absehbaren Kostenunterschiede sind darauf zurückzuführen, dass **nur mit dem Tramprojekt eine namhafte Kostenbeteiligung von Bund und Kanton an Strassen- und Werkleitungen erwartet werden kann**, andernfalls müssen die Kosten mehrheitlich durch die Gemeinde alleine finanziert werden. Diese Kredite unterstehen ebenfalls dem Volksbeschluss.

Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf den Einsatz von **Doppelgelenkbussen** als Alternative zu einem Tram: Diese Busse müssen wegen den Steigungen über zwei angetriebene Achsen verfügen, weshalb entweder der Trolleybus oder der Diesel-Hybridbus in Frage kommt. Für den Trolleybus ist der Bau von Fahrleitungen notwendig, beim Diesel-Hybridbus bestehen Risiken wegen fehlender Betriebserfahrungen, da zurzeit erst wenige Doppelgelenkbusse mit dieser Antriebsart im Einsatz sind. Doppelgelenkbusse setzen sodann bauliche Anpassungen an den Strassenanla-

gen bzw. Haltestellen voraus, die – im Gegensatz zu einem Tram – mehrheitlich durch die Gemeinde zu finanzieren sind und für Ostermundigen auf ungefähr **3 bis 5 Mio. Franken** veranschlagt werden, womit sich mit den notwendigen Sanierungen ein **Total von ca. 28 bis 40 Mio. Franken für eine Doppelgelenkbuslösung ergibt**. Doppelgelenkbusse können die Nachfrage zudem nur bis ca. 2030–2035 decken, weshalb die Gefahr von Fehlinvestition besteht, wenn später doch noch eine Tramverbindung gebaut werden muss. Das Tram schneidet in einer vergleichenden Beurteilung klar besser ab als die Doppelgelenkbusse, weshalb der GR dem Grossen Gemeinderat (GGR) beantragt, den Stimmberechtigten die Annahme der Volksinitiative zu empfehlen. Der GR ist nach wie vor von seiner damaligen Haltung zum Projekt "Tram Region Bern" überzeugt.

Des Weiteren beantragt der GR dem GGR, den Stimmberechtigten den **Gegenvorschlag "Mehr Handlungsspielraum!"** zur Abstimmung zu unterbreiten. Der Gegenvorschlag basiert auf dem Prinzip: *"Die Initiative ist zwar gut, aber doch verbesserungsfähig"*: Erstens wird der GR mit dem Gegenvorschlag beauftragt, das **Tram (nur) bis mindestens zur Ecke Bernstrasse/Rütiweg** zu realisieren. Das heisst, dass sich der GR anders als nach der Volksinitiative nicht zwingend für eine Wendeschleife in der "Waldkurve" am Rütiweg einzusetzen hat. Vielmehr hat er sich für diejenige Wendemöglichkeit einzusetzen, die nach der noch ausstehenden Projektierung und den Abklärungen zur Erschliessung der umliegenden Quartiere (Rüti, Oberfeld, Steigrüebli) in das ÖV-System am besten abschneidet (wobei die beste Variante letztlich auch die mit der Initiative vorgeschlagene sog. "Waldkurve" sein kann). Zweitens hält der Gegenvorschlag im Gegensatz zur Volksinitiative klar fest, dass zur Erschliessung der Quartiere Rüti und Steigrüebli **kein Tramtunnel** erstellt werden soll. Drittens enthält der Gegenvorschlag präzisere Vorgaben zur Verwendung des Rahmenkredits.

Für die Erschliessung der Rüti erwägt der Gemeinderat bei beiden Varianten (Initiative und Gegenvorschlag) einen Busbetrieb ab Oberfeld einzuführen, der neu auch die obere Rüti erschliessen soll.

Der GR ist der Auffassung, dass der sowohl mit der Volksinitiative als auch mit dem Gegenvorschlag verlangte Rahmenkredit von 28 Mio. Franken ausreichend ist, um gemeinsam mit den verschiedenen Partnern (Bsp.: Kanton Bern) die **umfassenden Sanierungsprojekte** (Bahnhof, Unterführung, Werkleitungen) und die zukünftigen Verkehrslösungen (öV und MIV) **erfolgreich** abschliessen zu können.

Der GR beantragt somit dem GGR, den Stimmberechtigten die eingereichte Volksinitiative *"Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!"* sowie den Gegenvorschlag *"Mehr Handlungsspielraum!"* des GR zur Abstimmung zu unterbreiten und den Stimmberechtigten **beide Vorlagen zur Annahme zu empfehlen**. Für den Fall, dass beide Vorlagen angenommen werden, soll den Stimmberechtigten die **Annahme des präziseren Gegenvorschlags** empfohlen werden (**Stichfrage**).

1.2. Antrag

Gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen sowie Artikel 36 Absatz 1 und 2 sowie Art. 37 Absatz 1 der Gemeindeordnung vom 20. Juni 2011 (GO) beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, es sei folgender

B e s c h l u s s zu fassen:

1. Den Stimmberechtigten werden die Volksinitiative *“Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!”* und der Gegenvorschlag *“Mehr Handlungsspielraum!”* zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird folgende Abstimmungsempfehlung abgegeben:
“Der Grosse Gemeinderat und der Gemeinderat empfehlen Ihnen entsprechend ihren Beschlüssen vom 10. November bzw. 10. Dezember 2015, sowohl die Volksinitiative “Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!” als auch den Gegenvorschlag “Mehr Handlungsspielraum!” anzunehmen.
Für den Fall, dass beide Vorlagen angenommen werden, empfehlen Ihnen der Grosse Gemeinderat und der Gemeinderat, den Gegenvorschlag “Mehr Handlungsspielraum!” anzunehmen (Stichfrage).
3. Das Büro des Grossen Gemeinderates wird beauftragt, eine Stellungnahme des Initiativkomitees einzuholen und diese in die Abstimmungsbotschaft aufzunehmen.
4. Der Gemeinderat wird beauftragt, die Abstimmung bis spätestens am 10. Juni 2016 durchzuführen.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. Zusammenfassung und Antrag | 1 |
| 1.1. Zusammenfassung | 1 |
| 1.2. Antrag | 4 |
| 2. Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!" | 6 |
| 2.1. Inhalt der Volksinitiative..... | 6 |
| 2.2. Gültigkeit der Volksinitiative und Verfahren | 7 |
| 3. Beurteilung der Volksinitiative | 7 |
| 3.1. Sanierung Bernstrasse..... | 7 |
| 3.1.1. (Dringender) Sanierungsbedarf | 7 |
| 3.1.2. Kosten eines kommunalen Sanierungsprojekts | 8 |
| 3.1.3. Zusätzliche Kosten für allfällige ÖV-Massnahmen auf der Linie 10 | 8 |
| 3.1.4. Keine nutzbaren Synergien (mit zusammenhängenden Projekten) | 9 |
| 3.2. Ausbau Bahnhofunterführung | 9 |
| 3.3. Tram | 10 |
| 3.3.1. Tram als neues Verkehrsmittel auf der Linie 10 | 10 |
| a) Steigende ÖV-Nachfrage in Ostermundigen | 10 |
| b) Umstellung auf Tram als Bestvariante..... | 10 |
| c) Geprüfte Buslösungen und Doppelgelenkbusse im Speziellen..... | 11 |
| d) Vorteile und Chancen eines Trams für Ostermundigen | 12 |
| e) Ergebnisse der Bevölkerungsumfrage zur Tramabstimmung | 13 |
| 3.3.2. Linienwahl..... | 14 |
| 3.3.3. Erschliessung Rüti und vorgeschlagene Wendemöglichkeit Rütieweg "Waldkurve" | 14 |
| 3.4. Zwischenergebnis | 16 |
| 4. Gegenvorschlag des Gemeinderates | 16 |
| 4.1. Inhalt..... | 16 |
| 4.2. Unterschiede zur Volksinitiative | 16 |
| 5. Szenarien | 18 |
| 5.1. Annahme der Volksinitiative oder des Gegenvorschlags | 18 |
| 5.2. Ablehnung sowohl der Volksinitiative als auch des Gegenvorschlags..... | 19 |
| 6. Kosten und Finanzierbarkeit | 19 |

2. Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!"

2.1. Inhalt der Volksinitiative

In der Volksabstimmung vom 28. September 2014 haben die Stimmberechtigten von Ostermundigen (und Köniz) den kommunalen Finanzbeschluss für das "Tram Region Bern" abgelehnt. Das Projekt ist seither nicht weiterverfolgt worden. Am 10. März 2015 hat ein Initiativkomitee die Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!" mit 785 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Volksinitiative weist folgenden Wortlaut auf:

Volksinitiative "Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren!"

1. *Der Gemeinderat wird beauftragt, auf der Basis des Projekts Tram Region Bern die Bernstrasse und ihre Werkleitungen zu sanieren, die Bahnhofunterführung auszubauen und das Tram von der Waldeck bis zur Betriebswendeschlaufe unterhalb der Rüti („Waldkurve“) zu realisieren. Die Rüti muss jederzeit durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen bleiben.*
2. *Zu diesem Zweck wird ein Rahmenkredit in der Höhe von CHF 28 Mio. genehmigt.*
3. *Der Gemeinderat wird beauftragt, mit dem Bund, dem Kanton Bern und der Stadt Bern Verhandlungen über die Wiederaufnahme des Projekts zu führen; er kann die Bauarbeiten nur auslösen, falls der Bund, der Kanton und die Stadt Bern ihre Kreditanteile für den Bau eines Trams nach Ostermundigen ebenfalls genehmigen.*
4. *Der Gemeinderat wird zudem beauftragt, die ÖV-Anbindung der Quartiere Rüti und Steigrüebli weiter zu verbessern und zu diesem Zweck eine Vorlage auszuarbeiten. In Frage kommt z.B. ein eingleisiger Tunnel ab Waldkurve, der die Rüti via eine unterirdische Haltestelle erschliesst und das Tram zurück auf die Bernstrasse führt (vgl. Skizze). Der Gemeindeanteil für die notwendigen Projektierungsarbeiten wird über den Rahmenkredit finanziert.*
5. *Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragt.*

Hauptbegehren der Initianten ist die Genehmigung eines Rahmenkredits in der Höhe von 28 Mio. Franken. Die Volksinitiative ist eine *Ausgabenbeschlussinitiative*.

Zum **zwingenden oder verbindlichen Inhalt** der Volksinitiative gehört der Auftrag an den GR, auf der Basis des Projekts "Tram Region Bern" die Bernstrasse und ihre Werkleitungen zu sanieren, die Bahnhofunterführung auszubauen und das Tram von der Waldeck bis zur Betriebswendeschlaufe unterhalb der Rüti ("Waldkurve") zu realisieren. Die Initianten verlangen somit, dass das Tram *zwingend bis in die "Waldkurve" unterhalb der Rüti* geführt wird. Zudem fordern sie, dass die Rüti jederzeit durch den öffentlichen Verkehr erschlossen bleiben muss. **Wie die ÖV-Erschliessung** der Quartiere Rüti und Steigrüebli **erfolgen soll**, lässt die Volksinitiative allerdings **offen**. Gemäss Initiativtext kommt z.B. ein eingleisiger Tunnel ab Waldkurve in Frage, der die Rüti via eine unterirdische Haltestelle erschliesst und das Tram zurück auf die Bernstrasse führt. Diesen (möglichen) Vorschlag erläutern die Initianten mit einer entsprechenden Skizze auf dem Initiativbogen. Insbesondere verlangen die Initianten nicht, dass das Tram bis in die Rüti hinauf geführt wird.

Für die **Finanzierung** der Vorhaben macht die Initiative weitere zwingende Vorgaben: So kann der GR die Bauarbeiten nur auslösen, falls der Bund, der Kanton und die Stadt Bern ihre Kreditanteile für den Bau eines Trams nach Ostermundigen ebenfalls genehmigen. Ferner ist der Gemeindeanteil für die Projektierung der Erschliessung der Quartiere Rüti und Steigrüebli über den Rah-

menkredit von 28 Mio. Franken zu finanzieren.

2.2. Gültigkeit der Volksinitiative und Verfahren

Die am 10. März 2015 eingereichte Volksinitiative ist vom GR mit Beschluss vom 31. März 2015 für gültig erklärt worden. Am 30. Juni 2015 hat der GR zudem festgestellt, dass die Volksinitiative die Form eines ausgearbeiteten Entwurfs aufweist und in dem dafür in der Gemeindeordnung vorgesehenen Verfahren behandelt wird. Demzufolge hat der GGR innert neun Monaten nach Einreichung über die Volksinitiative zu beschliessen. Diese ist den Stimmberechtigten innert 15 Monaten zur Abstimmung zu unterbreiten. Die erste Frist ist mit der Behandlung des Geschäfts im GGR am 10. Dezember 2015 gewahrt; für die Einhaltung der zweiten Frist muss die Abstimmung bis zum 10. Juni 2016 durchgeführt werden. Der GR, welcher die Abstimmungstermine festlegt, ist demnach aufzufordern, die Abstimmung bis spätestens am 10. Juni 2016 durchzuführen (vgl. **Beschlussantrag 1**). Dabei ist der GR bestrebt, den Volksentscheid zur eingereichten Initiative vor Ablauf der Eingabefrist (31. Mai 2016) des regionalen Angebotskonzeptes 2017-2021 zu erwirken.

Der GGR kann den Stimmberechtigten die Annahme oder Ablehnung der Initiative beantragen und einen Gegenvorschlag unterbreiten. Der GR stellt dem GGR einen entsprechenden Antrag. Wird ein Gegenvorschlag unterbreitet, können die Stimmberechtigten beiden Vorlagen zustimmen. Werden beide Vorlagen angenommen, ist das Ergebnis der Stichfrage massgebend.

Der Inhalt der Abstimmungsvorlage wird vom Büro des GGR festgelegt. Dieses wird den Standpunkt des Initiativkomitees in Form einer in der Abstimmungsbotschaft abgedruckten, kurzen Stellungnahme zu berücksichtigen haben (vgl. **Beschlussantrag 3**).

3. Beurteilung der Volksinitiative

Der GR hat die mit der Initiative verfolgten Anliegen einer eingehenden inhaltlichen Prüfung unterzogen. Dabei hat er auch die dem Projekt "Tram Region Bern" zu Grunde liegenden Entscheidungsgrundlagen kritisch hinterfragt. Die Resultate dieser Abklärungen werden im Folgenden wiedergegeben.

3.1. Sanierung Bernstrasse

3.1.1. (Dringender) Sanierungsbedarf

Die Initianten führen in ihren Erläuterungen richtig aus, dass die Bernstrasse und ihre Werkleitungen einen **erheblichen Sanierungsbedarf** aufweisen. Bei den Werkleitungen muss der Sanierungsbedarf **teilweise als sehr dringend** eingestuft werden. Gewisse Leitungen sind über 100-jährig, weshalb sie bei einem Leitungsbruch umgehend mit grossem Kostenaufwand repariert werden müssten. Die Initiative bzw. das **Tramprojekt bietet die Möglichkeit, die Sanierung der Bernstrasse und der Werkleitungen im Rahmen des Tramprojekts vorzunehmen**. Bei einem negativen Entscheid zur Volksinitiative bzw. zum Tramprojekt (Gegenvorschlag, vgl. hinten Ziff. 4) wird der GR hingegen umgehend ein eigenes Sanierungsprojekt für die Bernstrasse auslösen müssen. Das heisst, den Stimmberechtigten wird in den nächsten Jahren eine entsprechende Kreditvorlage für die Sanierung der Bernstrasse und der Werkleitungen unterbreitet. Der Hinweis der Initianten, dass entlang der Bernstrasse in nächster Zeit ohnehin mit Grossbaustellen zu rechnen sein wird, welche den Verkehrsfluss behindern werden, ist zutreffend.

3.1.2. Kosten eines kommunalen Sanierungsprojekts

Den Überlegungen der Initianten zu den Kosten eines kommunalen Sanierungsprojekts stimmt der GR grundsätzlich zu: Aufgrund der wesentlichen **Kostenbeteiligung von Bund und Kanton bei einem Tramprojekt** kommt die Gemeinde **eine im Rahmen eines Tramprojekts erfolgende Sanierung der Bernstrasse bedeutend günstiger, als wenn sie diese im Alleingang vornehmen muss**. In der Botschaft zur Volksabstimmung über die Kreditvorlage für das Projekt "Tram Region Bern" vom Herbst 2014 wurden die Kosten, die in den nächsten Jahren für die Sanierung und Aufwertung der eigenen Anlagen ohnehin auf die Gemeinde zukommen werden (sog. "Ohnehin-Kosten"), auf mindestens 21 Mio. Franken geschätzt. Diese Schätzung basiert auf einer Berechnung aus dem Jahr 2010. Im Rahmen der inhaltlichen Aufarbeitung der Volksinitiative sind diese Kosten einer Überprüfung unterzogen worden. Nach heutiger Einschätzung geht der GR davon aus, dass die Kosten (deutlich) höher sein werden und sich **auf ungefähr 30 Mio. Franken, +/- 20% Franken** belaufen.

Die Gründe für die vermutete Kostensteigerung sind im Wesentlichen, dass man aufgrund des Projekts "Tram Region Bern" den **Zustand der Anlagen und die notwendigen Massnahmen bedeutend besser kennt und somit auch die Kosten besser einschätzen kann** (die ursprüngliche Schätzung wurde vor der Detailprojektierung von "Tram Region Bern" im Jahr 2010 erstellt; auf eine Aktualisierung für die Abstimmung 2014 wurde aus Kostengründen verzichtet). Dasselbe gilt für den Bauablauf sowie die Verkehrslenkungsmassnahmen und die diesbezüglich zu erwartenden Kosten. Ferner kommt hinzu, dass sich der Zustand der Anlagen seit der letzten Schätzung im Jahr 2010 weiter verschlechtert hat und der Unterhalt der Anlagen in den letzten Jahren gerade wegen des Tramprojekts auf das absolut notwendige Minimum reduziert wurde.

Wichtig ist allerdings die Feststellung, dass es sich bei diesen Beurteilungen um eine Schätzung handelt, und die effektiven Kosten erheblich variieren können (vgl. die grosse Spannweite der Kostenschätzung). Dies ist einerseits dadurch bedingt, dass **noch kein konkretes Sanierungskonzept vorliegt**. Ein solches hätte in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ausgearbeitet werden können und es hätte – mit Blick auf eine mögliche Annahme der vorliegenden Volksinitiative – auch aus finanzieller Sicht keinen Sinn gemacht, parallel ein eigenes Sanierungsprojekt voranzutreiben. Andererseits hängen die Kosten entscheidend davon ab, ob die Bauarbeiten konzentriert über eine kurze Zeit erfolgen sollen (z.B. ca. drei Jahre wie beim Tramprojekt), oder ob die Bauarbeiten über eine wesentlich längere Zeit erstreckt werden (z.B. 5–10 Jahre). So oder so aber werden die **Kosten, die der Gemeinde bei einer alleine und ohne Tramprojekt durchgeführten Sanierung der Bernstrasse mit grosser Wahrscheinlichkeit entstehen werden, ungefähr gleich hoch, vermutlich aber (bedeutend) höher sein, als der mit der Volksinitiative beantragte Rahmenkredit von 28 Mio. Franken für das gesamte Sanierungspaket inkl. Tramprojekt**. Es ist deshalb zutreffend, wenn die Initianten ausführen, dass die ohnehin anstehenden **Sanierungsarbeiten im Rahmen eines Tramprojekts für die Gemeinde preisgünstiger** ausgeführt werden können.

3.1.3. Zusätzliche Kosten für allfällige ÖV-Massnahmen auf der Linie 10

In einem von der Gemeinde alleine und unabhängig von einem Tramprojekt realisierten Sanierungsprojekt sind zudem **noch keine ÖV-Massnahmen** enthalten. Auch dafür werden bei der Gemeinde **zusätzliche Kosten** anfallen, wenn das Tramprojekt ein zweites Mal verworfen würde und stattdessen bspw. (als mittelfristige Massnahme) Doppelgelenkbusse eingesetzt werden

müssten (vgl. dazu sogleich Ziff. 3.3.1.c). Denn Doppelgelenkbusse bedürfen baulicher Massnahmen an Strassenanlagen bzw. Haltestellen sowie zusätzlicher Infrastrukturbauten, die von den Fachleuten auf ungefähr **3 bis 5 Mio. Franken für Ostermundigen** veranschlagt werden (ohne Fahrleitungen)¹, **total** mit den notwendigen Sanierungen also **ca. 28 bis 40 Mio. Franken für eine Doppelgelenkbuslösung**. Ferner muss in den nächsten Jahren auch ohne Tram die Frage geklärt werden, wie das zu erwartende, höhere Verkehrsaufkommen auf der Bernstrasse sowie der Linie 10 zu bewältigen ist. Dabei werden insbesondere **Verkehrslenkungsmassnahmen** mit Hilfe eines übergeordneten Verkehrsmanagements (elektronisch gesteuerte Verkehrslenkung) im Vordergrund stehen, wie sie in der Stadt Bern und auf Kantonstrassen bereits existieren. Auch dafür werden der Gemeinde **weitere Kosten** erwachsen, die zusätzlich zu einem Sanierungsprojekt ohne Tram anfallen, und die beim Tramprojekt im Gemeindeanteil mitenthalten sind.

3.1.4. Keine nutzbaren Synergien (mit zusammenhängenden Projekten)

Schliesslich weisen die Initianten richtigerweise daraufhin, dass **allfällige Investitionen in eine Sanierung der Bernstrasse teilweise durch spätere Verkehrs- und Infrastrukturentscheide wieder zunichte gemacht werden könnten**. Dies hängt vor allem damit zusammen, dass die zeitliche Koordination eines kommunalen Sanierungsprojektes mit den anderen Projekten (ÖV-Massnahmen auf der Linie 10, Ausbau Bahnhofunterführung) nicht garantiert werden kann. Aus heutiger Sicht besteht keine Gewähr, dass diese Projekte zeitgleich mit einer Sanierung der Bernstrasse umgesetzt werden können. Deshalb besteht hier die Gefahr, dass Anpassungen an bereits sanierten Anlagen notwendig werden und damit Mehrkosten entstehen.

Ferner gibt der GR zu bedenken, dass sich bei einem Nein zur Initiative in Anbetracht der langfristigen Verkehrsprognosen aller Voraussicht nach **für die nächste Generation die Frage nach einem Tram erneut stellen wird**. Würde das Tram dann realisiert, wird dies mit zahlreichen Eingriffen in Anlagen und Werkleitungen der Bernstrasse verbunden sein, noch bevor diese ihre Lebensdauer von ca. 80 Jahren erreicht haben. **Zusammenfassend** kommt der GR deshalb zum gleichen Schluss wie die Initianten, dass eine Sanierung der Bernstrasse im Rahmen eines Tramprojektes für die Gemeinde zahlreiche Vorteile bietet und wesentlich günstiger sein dürfte, als die erforderliche alleinige Sanierung der Bernstrasse. Die Volksinitiative bietet die Chance, dass die Gemeinde von diesen Vorteilen profitieren kann. Für den Wechsel auf ein Tram ist damit jetzt der richtige Zeitpunkt.

3.2. Ausbau Bahnhofunterführung

Die Initianten weisen richtigerweise darauf hin, dass mit dem Projekt "Tram Region Bern" sowohl die Bahnhofunterführung als auch die Perronanlagen ausgebaut worden wären, was dringend notwendig ist. Das Projekt wäre im Wesentlichen durch den Kanton und die SBB finanziert worden. Die Gemeinde Ostermundigen hätte sich mit dem vergleichsweise *geringen Betrag von 1,55 Mio. Franken* beteiligen müssen.

Die Volksinitiative bietet die **Chance, dass das Bahnhofunterführungsprojekt (doch noch) realisiert werden kann**, wie es im Projekt "Tram Region Bern" vorgesehen war. Auch aus diesem Grund unterstützt der GR die Volksinitiative. Denn wie ein Alternativszenario beim Bahnhof aussehen könnte, lässt sich heute nicht vorhersagen. Es besteht aber ein beträchtliches Risiko, dass

¹ Die Fahrleitungen werden grundsätzlich durch den Kanton finanziert.

der Gemeinde bei einem neuen Bahnhofunterführungsprojekt ohne Tram wesentlich höhere Kosten erwachsen.

3.3. Tram

Das eigentliche Kernstück der Volksinitiative ist die Realisierung einer Tramlinie von der Waldeck bis unterhalb der Rüti ("Waldkurve"). Der GR hat sich bei der inhaltlichen Aufarbeitung der Volksinitiative intensiv mit den sich dazu stellenden Fragen auseinander gesetzt. Er prüfte insbesondere die Wahl des Trams als Verkehrsmittel (vgl. sogleich Ziff. 3.3.1), die vorgesehene Linienwahl (vgl. Ziff. 3.3.2) und die in der Volksinitiative vorgeschlagene Wendemöglichkeit in der "Waldkurve" (vgl. Ziff. 3.3.3).

3.3.1. Tram als neues Verkehrsmittel auf der Linie 10

a) *Steigende ÖV-Nachfrage in Ostermundigen*

Die im Zusammenhang mit dem Projekt "Tram Region Bern" durchgeführten Analysen zeigen, dass **in Ostermundigen mittel- bis langfristig mit einer erheblichen Steigerung der ÖV-Nachfrage zu rechnen ist**. Dies folgt insbesondere aus der 2008 durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) "ÖV Ostermundigen", deren Ziel es war, die *langfristig* beste Lösung für das ÖV-System in Ostermundigen zu finden.² Im Interesse einer langfristigen Lösung wurden sämtliche Varianten mit einem **Referenzzustand im Jahr 2030** verglichen.³ Die Studie geht auf der Buslinie 10 in Ostermundigen zwischen Friedhof und Galgenfeld von einer Zunahme von 4'000 Fahrgästen pro Tag und zwischen Bahnhof Ostermundigen und Zollgasse von einer Zunahme von 7'000 Fahrgästen pro Tag aus.⁴

Ein 2011 erstelltes Gutachten der ETH Zürich und der EWP AG, Effretikon, welches unter anderem der Überprüfung der ZMB diente, stuft diese Prognosen als realistisch ein.⁵ Auch für den **GR sind die in den Studien gewonnenen Erkenntnisse plausibel**. Es bestehen keinerlei Anzeichen dafür, dass langfristig nicht mit einer erheblichen Zunahme der ÖV-Nachfrage zu rechnen ist. Die Buslinie 10 mit ca. 17 Mio. Passagieren pro Jahr ist bereits heute stark belegt und in Spitzenzeiten überlastet. Für den GR steht deshalb ausser Frage, dass **langfristig Massnahmen zur Erhöhung der Kapazität auf der Linie 10 notwendig** sind.

b) *Umstellung auf Tram als Bestvariante*

Ziel der ZMB war es, die langfristig beste Lösung für das ÖV-System in Ostermundigen zu finden. Die Studie kam im Wesentlichen zum Schluss, dass dazu die Umstellung der heutigen Buslinie 10 auf Trambetrieb entlang der heutigen Linienführung die einzige erfolgsversprechende Stossrichtung darstellt.⁶ Dabei wurden insgesamt 23 Varianten evaluiert, darunter Busvarianten, S-Bahnvarianten sowie eine Linienführung über den Guisanplatz (vgl. zu letzterem Ziff. 3.3.2). Die Studie ETH/EWP AG kam zum Ergebnis, dass die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb strategisch sinnvoll ist. Zweckmässige Alternativen dazu bestehen demnach nicht.⁷

² Vgl. Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland. Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen. Synthesebericht, Schlussbericht vom 22. Februar 2008, erstellt durch Rapp Trans AG, Basel (nachfolgend: ZMB, Synthesebericht), S. II-1, S. 3 (abrufbar unter www.tramregionbern.ch).

³ Vgl. zum Ganzen ZMB, Synthesebericht, S. II-1 f.

⁴ Vgl. ZMB, Synthesebericht, S. 6.

⁵ Vgl. Tram Region Bern. Gutachten. Überprüfung von Kosten und Zweckmässigkeit, erstellt von ETH Zürich/EWP AG, Effretikon, vom 3. Mai 2011 (nachfolgend: Studie ETH/EWP), S. 19 (abrufbar unter www.tramregionbern.ch).

⁶ Vgl. zum Ganzen ZMB, Synthesebericht, S. II-2 f., 7 ff.

⁷ Vgl. Studie ETH/EWP, S. 7 f., 23 f.

Der GR ist nach wie vor von einer Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb überzeugt und der Ansicht, dass ein Trambetrieb auf der Linie 10 langfristig betrachtet die sinnvollste Massnahme darstellt, um die zu erwartende Verkehrszunahme bewältigen zu können. Dabei wird das Tram auch ohne Tramlinie nach Köniz als Durchmesserlinie betrieben werden können, da im Westen von Bern genügend Tramäste für eine Verknüpfung mit dem "Ostermundiger-Tram" zur Verfügung stehen.

c) **Geprüfte Buslösungen und Doppelgelenkbusse im Speziellen**

Im Rahmen der ZMB wurden auch diverse **Buslösungen** untersucht. Deren Bewertung fiel jedoch aufgrund der notwendigen (engen) Taktfrequenz und der dadurch verursachten betrieblichen Probleme sowie der hohen Betriebskosten durchwegs **negativ** aus.⁸ Dennoch hat sich der GR bei der Aufarbeitung der Initiative eingehend mit dem **Einsatz von Grossbussen bzw. Doppelgelenkbusen** auseinandergesetzt, zumal die Doppelgelenkbusse in der öffentlichen Diskussion vermehrt als mögliche Alternative zu einem Tram genannt werden, dazu sowohl in Ostermundigen wie auch in der Stadt Bern politische Vorstösse eingereicht worden sind und die Doppelgelenkbusse derzeit unter anderem auch Gegenstand laufender Abklärungen auf Stufe Regionalkonferenz zu Übergangsmassnahmen auf der Linie 10 bilden.⁹ In der ZMB wurde der Einsatz von Grossbussen zwar als nicht sinnvolle Lösung eingestuft, gleichzeitig aber festgehalten, dass auf diese Einschätzung allenfalls zurückzukommen sei, falls sich das Tram nicht realisieren lässt und auch auf anderen Buslinien der Bedarf nach grösseren Gefässen auftaucht.¹⁰

Die Abklärungen des GR haben ergeben, dass der Doppelgelenkbus in einer vergleichenden Beurteilung mit dem Tram nach wie vor schlechter abschneidet. Folgende Überlegungen sprechen für ein Tram und gegen den Doppelgelenkbus:

- **Betriebliche Überlegungen:** Doppelgelenkbusse weisen im Vergleich mit den heute eingesetzten Gelenkbussen eine Mehrkapazität auf, welche die **Nachfrage lediglich bis ca. 2030–2035 deckt**. Zum jetzigen Zeitpunkt müssten Doppelgelenkbusse zu den Hauptverkehrszeiten im 4-Minuten-Takt fahren. Nach der ZMB wird im Jahr 2030 ein 2,5-Minuten-Takt erforderlich sein (statt eines 2-Minuten-Takts mit den heutigen Gelenkbussen, welcher betrieblich als unmöglich eingestuft wird).¹¹ Selbst wenn die Nachfrageprognosen zu hoch sind und es gelingt, einen 3-Minuten-Takt zu fahren, können damit die betrieblichen Probleme, wie sie heute bestehen, zwar leicht entschärft, aber keineswegs gelöst werden (Paketbildung, instabiler Betrieb und Verspätungen). Doppelgelenkbusse vermögen somit die langfristig erwartete Nachfrage auf der Linie 10 nicht abzudecken.
- **Fahrzeug:** Die Doppelgelenkbusse müssen wegen der Steigungen über zwei angetriebene Achsen verfügen, weshalb entweder der Trolleybus oder der Diesel-Hybridbus in Frage kommt. Ersterer erfordert aber den Bau von Fahrleitungen und Gleichrichteranlagen; bei Letzterem bestehen gerade bei Strecken mit anspruchsvollen topographischen Verhältnissen wie die Linie 10 Risiken wegen fehlender Betriebserfahrungen, da erst wenige solcher Busse in Betrieb sind.

⁸ Vgl. ZMB, Synthesebericht, S. II-2, 12 ff.; Studie ETH/EWP, S. 7 f., 23 f.

⁹ Vgl. Postulat Bruno Grossniklaus vom 12. Februar 2015, angenommen vom GGR am 2. Juli 2015.

¹⁰ Vgl. ZMB, Synthesebericht, S. 13.

¹¹ Vgl. ZMB, Synthesebericht, S. II-2, 12.

- *Rein fossil angetriebene Busse* verfügen über nur eine Antriebsachse und sind für die Linie 10 mit ihren teilweise starken Steigungen untermotorisiert.
 - *Busse mit fossil-elektrischem Hybridantrieb mit zwei angetriebenen Achsen* sind erst seit kurzem verfügbar. Vermutlich wären sie für den Einsatz auf der Linie 10 genügend motorisiert. Es fehlen allerdings Langzeiterfahrungen und die Zuverlässigkeit des Systems ist nicht ausgewiesen. Der Einsatz solcher Busse auf der Linie 10 stellt aus heutiger Sicht ein Risiko dar.
 - *Busse mit vollständig elektrischem Antrieb (Doppelgelenktrolleybus)* sind auf der Linie 10 einsetzbar, setzen aber den Bau von Fahrleitungen und Gleichrichteranlagen wie beim Tram voraus. Im Bereich der bestehenden Bahnhofunterführung ist zudem der Einbau einer Fahrleitung aufgrund der geringen Durchfahrts Höhe nicht möglich. Ein fahrdrahtloser Betrieb ist in diesem Abschnitt zwar technisch möglich, bedingt jedoch Aus- und Einkuppelungsmanöver für die Stromabnehmer.
 - Busse mit Batteriebetrieb (TOSA oder ähnliche Systeme) sind Batteriebusse, die an Ladestationen an Haltestellen unterwegs und/oder an Endhaltestellen aufgeladen werden. Es gibt unterschiedliche Systeme, die alle noch in der Pilotphase sind und es ist nicht klar, welches System sich durchsetzen wird. Für Doppelgelenkbusse sind noch keine Produkte vorhanden. Sie können deshalb zum jetzigen Zeitpunkt auf der Linie 10 nicht in Betracht gezogen werden.
- **Bauliche Massnahmen:** Infolge ihrer Länge sind für den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Strecke nach Ostermundigen **erhebliche bauliche Massnahmen notwendig:** Haltestellen müssten verlängert, verschoben oder neu gebaut werden und zwischen Galgenfeld und Waldeck (Perimeter Gemeinde Bern) müsste zur Sicherstellung eines funktionsfähigen und stabilen Betriebs eine separate Busspur errichtet werden.
 - **Kosten für die Gemeinde:** Ein weiterer wesentlicher Punkt ist, dass die Kosten der baulichen Massnahmen für den Einsatz von Doppelgelenkbussen – im Gegensatz zu einem Tramprojekt - **von der Gemeinde weitgehend alleine getragen werden müssten.**¹² Eine Schätzung hat ergeben, dass für Ostermundigen mit Zusatzkosten in der Höhe von **ca. 3 bis 5 Mio. Franken** zu rechnen ist (ohne Busspur). Der Kanton würde grundsätzlich nur die Fahrleitungen finanzieren. Eine Bundesbeteiligung wie bei einem Tramprojekt ist nicht sichergestellt.
 - **Sanierung Bernstrasse:** Anders als bei der Realisierung einer Tramlinie bestehen **keine wesentlichen Synergien** mit der Sanierung der Bernstrasse. Verkehrsflächen (Bernstrasse) und Werkleitungen müssten auf eigene Rechnung der Gemeinde saniert werden. (vgl. vorne Ziff. 3.1.2).

Aus diesen Gründen kommt der GR zum Schluss, dass Doppelgelenkbusse für Ostermundigen **keine sinnvolle und langfristige Lösung** darstellen.

d) Vorteile und Chancen eines Trams für Ostermundigen

Im Gegensatz dazu bietet ein Tram für Ostermundigen zahlreiche Chancen, die nach Ansicht des GR nicht verpasst werden sollten:

- **Funktionalität des Gesamtverkehrs:** Das Tramprojekt bietet Gewähr, dass sowohl der ÖV als auch der Autoverkehr künftig trotz steigendem Verkehrsaufkommen noch funktionieren.

¹² Vgl. die gestützt auf Art. 4 und 12 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993 (BSG 762.4) erlassenen Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 29. Mai 2002 (RRB 1942); abrufbar mitsamt Erläuterungen auf der Homepage des kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination.

- Anders als vermutet werden könnte, bringt das Tramprojekt auch **Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr**: Ohne Tram müssen die Busse künftig einen sehr engen Takt fahren. Dies wird den Autoverkehr in den Stosszeiten praktisch zum Erliegen bringen. Demgegenüber haben die Simulationen für das Tramprojekt eine wesentliche Verbesserung der Gesamtverkehrsabwicklung gezeigt: Mit dem Tramprojekt werden im 6-Minuten-Takt gleich viele Passagiere befördert wie beim Bus im 2,5-Minuten-Takt. Dadurch werden die Strassen insgesamt entlastet und können Behinderungen für den Autoverkehr bestmöglich vermieden werden.
- **Verbesserungen für den Langsamverkehr**: Das Tramprojekt bringt (auch) für den Velo- und den Fussverkehr zahlreiche Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand (attraktivere Zugänge und Warteräume, Fussgängerübergänge mit Mittelinseln, praktisch durchgehender Velostreifen).
- **Chance für die Erneuerung des öffentlichen Raums**: Das Tramprojekt bietet die Chance, den Strassenraum und die Plätze gestalterisch aufzuwerten. Aufenthalts- und Standortqualität können dadurch gleichermassen gesteigert werden.
- **Wirtschaftlicher Nutzen**: Untersuchungen haben gezeigt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des Tramprojekts mehr als doppelt so gross ist wie die Kosten.¹³ Zusätzlich wird das Projekt einen direkten Einfluss auf die Standortattraktivität und die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Ostermundigen haben.
- **Bessere Umweltbilanz**: Moderne Trams sind nicht nur leiser als Busse, sondern sie verursachen auch geringere Luft- bzw. Schadstoffbelastungen. Zudem kann auch der Energieverbrauch markant gesenkt werden.

Aus all diesen Gründen erachtet der GR die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (nach wie vor) als eine **Chance für Ostermundigen**. Dabei bietet die Volksinitiative die Möglichkeit, das Tramprojekt noch einmal neu zu lancieren. Bei einer Annahme der Volksinitiative und einer erfolgreichen Wiederaufnahme des Projekts mit dem Kanton und der Stadt Bern könnten die bereits geleisteten Arbeiten zu Ende geführt werden und die bisher eingesetzten Gelder wären nicht verloren. Auch deshalb unterstützt der GR die eingereichte Volksinitiative. Werden sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag abgelehnt, ist das Tramprojekt definitiv vom Tisch und die langfristige Problemlösung wird den kommenden Generationen überlassen.

e) Ergebnisse der Bevölkerungsumfrage zur Tramabstimmung

Im ersten Halbjahr 2015 wurde in der Gemeinde Ostermundigen durch das Institut gfs Bern eine breit angelegte Bevölkerungsumfrage vorgenommen, mit dem Ziel herauszufinden, aus welchen Gründen das Tramprojekt im Herbst 2014 abgelehnt wurde. Die Auswertung der Umfrage hat unter anderem ergeben, dass bei den ablehnenden Stimmberechtigten vor allem die Kosten des Projekts, die erwarteten Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs sowie befürchtete Temporeduktionen ausschlaggebend waren. Mit der Volksinitiative und dem vorgesehenen Wegfall des Tunnels können nun die Gesamtkosten des Projekts deutlich reduziert werden (ca. 30 bis 35 Mio. Franken). Ferner zeigen die Abklärungen, dass die Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs bei einer Umstellung auf ein Tram (insbesondere langfristig betrachtet) geringer

¹³ http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/direktor/newsletter/ausgabe_04_2012/auf_der_suche_nach_sparmoeglichkeiten.assettref/dam/documents/BVE/GS/de/TReBe_Bericht_2011_04_131.pdf

ausfallen werden, als wenn die Linie 10 weiterhin mit einem Bus betrieben wird, dessen Takt noch entsprechend verdichtet werden müsste (Tram: 6-Minuten-Takt; Bus 2 bis 3-Minuten-Takt). Allerdings wird sich der GR bei einer allfälligen Neulancierung des Projekts dafür einsetzen, dass die diesbezüglich offenbar bestehenden Befürchtungen der Bevölkerung berücksichtigt werden und das Projekt noch entsprechend optimiert werden kann.

3.3.2. Linienwahl

Ein Tram – wie es die Volksinitiative verlangt – folgt der Linie der heutigen Buslinie 10. Dabei hat sich der GR nochmals eingehend mit der Frage beschäftigt, ob dazu Alternativen bestehen. Insbesondere eine Linienführung über den Guisanplatz ist immer wieder Gegenstand öffentlicher Diskussionen.

Die Abklärungen haben gezeigt, dass die dem Projekt "Tram Region Bern" zu Grunde liegenden Überlegungen nach wie vor zutreffend und überzeugend sind.¹⁴ Eine **Linienführung über den Guisanplatz ist** vor allem deshalb **nicht zielführend**, weil die Linie 9 bereits heute stark frequentiert ist und dem Areal rund um den Guisanplatz namhafte Entwicklungen bevorstehen, die zur Folge haben werden, dass die Passagierzahlen noch einmal zunehmen. Zudem ist der Raum mit verschiedenen Anlässen stark belastet. Eine Führung zweier derart stark belasteter Linien, wie sie die Linie 9 und 10 darstellen, auf einem Trasse ist **betrieblich nicht machbar**. Darüber hinaus ist der Guisanplatz ein wichtiger Bestandteil des Verkehrssystems Wankdorf, der nicht genügend Kapazität aufweist, um eine weitere Tramlinie zu verkraften, weshalb eine zusätzliche Belastung weitreichende Folgen auch für den motorisierten Individualverkehr hätte. Schliesslich müsste der Bereich vom Schosshaldenfriedhof bis zum Viktoriaplatz mit einem zusätzlichen Bus bedient werden. Die damit verbundenen Betriebskosten wären höher als die Einsparungen bei den Investitionskosten durch eine verkürzte Tramlinienführung.

3.3.3. Erschliessung Rüti und vorgeschlagene Wendemöglichkeit Rütieweg "Waldkurve"

Die Initianten verlangen vom GR, das Tram von der Waldeck bis unterhalb der Rüti, der "**Waldkurve**", zu realisieren. Damit nehmen sie eine der beiden favorisierten Varianten der ZMB-Studie auf: Die ZMB empfahl entweder ein Tram bis ins Oberfeld, ergänzt mit einem Shuttle-Bus in die Rüti, oder ein Tram bis in die Endstation Rüti.¹⁵ Nachdem letztere Variante in der Volksabstimmung vom Herbst 2014 gescheitert ist, bringen die Initianten mit ihrer Initiative die andere ins Spiel.

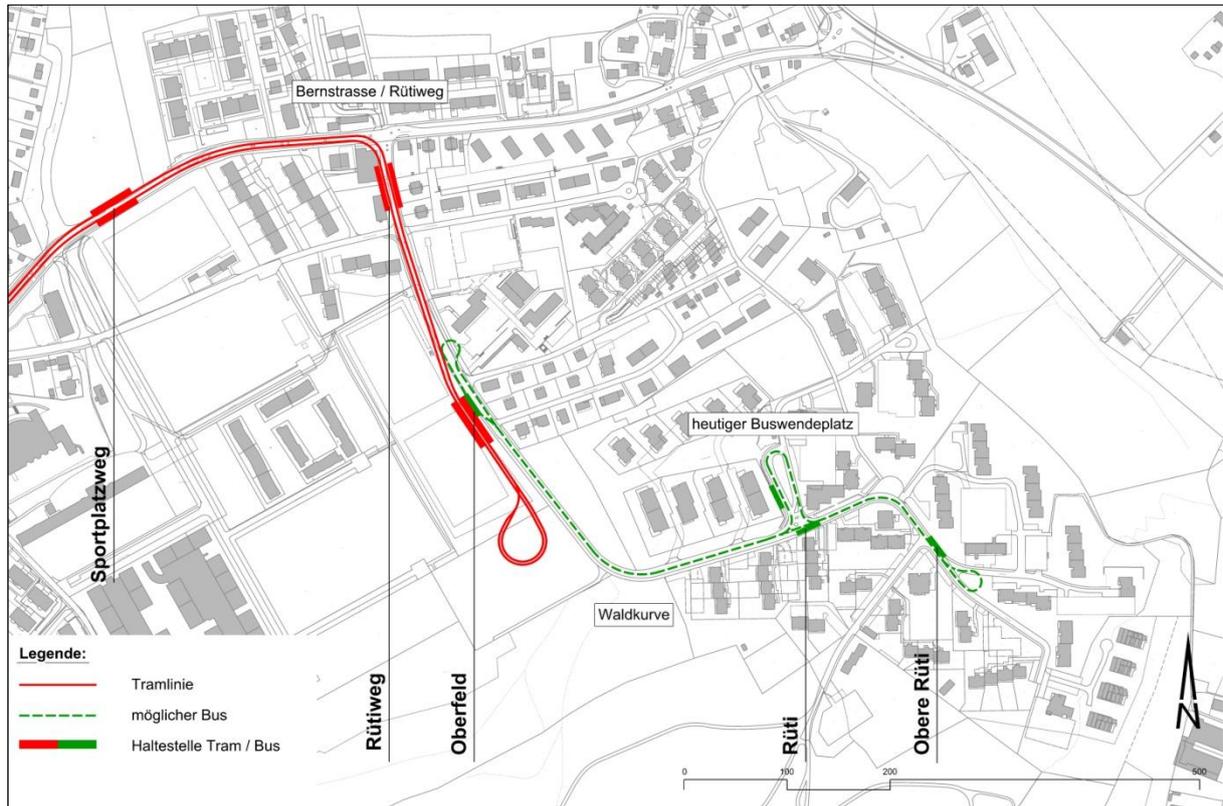
Die Variante einer Wendeschleife in der Waldkurve ist **technisch und betrieblich machbar**. Der Unterschied zur Variante mit einer Tramführung in die Rüti liegt vor allem in den geringeren Investitionskosten (Einsparpotential ca. 30 bis 35 Mio. Franken). Umgekehrt aber nimmt die Erschliessungsqualität ab. Für die Bewohner der Rüti ist die Variante zwingend mit einem Umsteigevorgang verbunden.

Wird auf einen Tunnel verzichtet, wird die **Rüti** nach heutiger Auffassung des GR am sinnvollsten mit einem **Shuttle-Bus** erschlossen. Eine Eingliederung in ein Ortsbuskonzept erweist sich als problematisch; vor allem wegen der Sicherstellung der Anschlüsse. Ein mögliches Betriebskonzept für einen Shuttle-Bus könnte so ausgestaltet werden, dass dieser in den Spitzenzeiten jedes und

¹⁴ Vgl. dazu ZMB, Synthesebericht, S. II-2, 18; Tram Region Bern, Anhörungsbericht. Auswertung der öffentlichen Anhörung Vorprojekt Tram Region Bern, vom 20. August 2012, S. 11 ff.

¹⁵ Vgl. ZMB, Synthesebericht, S. II-2 f., 20 ff.

in den übrigen Zeiten jedes zweite Tram abnehmen würde (vorbehältlich der kantonalen Zustimmung zum Fahrplanangebot). Ein Shuttle-Bus hat zudem den Vorteil, dass dieser auf seiner Route neu auch den oberen Teil der Rüti anfahren kann, womit sich die Fusswege für die Fahrgäste aus der oberen Rüti verkürzen. Insgesamt ist der Vorschlag der Volksinitiative mit einer Tramwendschleife in der Waldkurve machbar, obwohl die genaue Linienführung und Lage der Haltestellen noch zu projektieren sind.



Variante Initiative

Fragen kann man sich allerdings, ob die Wendeschleife in der Waldkurve die beste Wendemöglichkeit darstellt. Gerade mit Blick auf eine mögliche Eingliederung des Shuttle-Busses in ein Ortsbuskonzept und auf die baulichen Entwicklungen in diesem Gemeindegebiet sowie auf einen grundsätzlich erwünschten Ausbau der ÖV-Erschliessung Richtung Steigrüebli und Deisswil ist für den GR fraglich, ob die verbindliche Festlegung der Wendeschleife in der Initiative sinnvoll ist.

Keine Option stellt der von den Initianten vorgeschlagene Tunnel dar, welcher das Tram unter der Rüti hindurch via Steigrüebli zurück auf die Bernstrasse führen würde. Ein solcher Tunnel würde den Bau einer unterirdischen Haltestelle mit Lift oder (trotzdem) einen Shuttle Bus in die Rüti erfordern. Eine unterirdische Haltestelle ist aus Gründen der Sicherheit problematisch. Ein langer Tunnel ist aus betrieblichen und finanziellen Gründen abzulehnen und erfordert sehr hohe Aufwendungen zur Gewährleistung der Sicherheit. Er würde im Vergleich mit dem im Projekt "Tram Region Bern" vorgesehenen Tunnel direkt in die Rüti keine Verbesserungen bringen. Bei einer Annahme der Volksinitiative wird sich der GR dafür einsetzen, dass **kein Tramtunnel** erstellt wird. Der GR legt den negativen Volksbeschluss vom Herbst 2014 unter anderem dahingehend aus, dass auf ein solch kostenintensives Bauwerk verzichtet werden soll.

3.4. Zwischenergebnis

Die Volksinitiative bietet die Chance, dass drei Schlüsselprojekte der Gemeinde mit einem Projekt und unter namhafter Kostenbeteiligung von Bund und Kanton einer überzeugenden Lösung zugeführt werden können. Im Rahmen des wieder aufzunehmenden Tramprojekts können die Bernstrasse saniert, die Bahnhofunterführung ausgebaut und ein Tram auf der heutigen Buslinie 10 realisiert werden. Der GR unterstützt deshalb die Volksinitiative und beantragt dem GGR, den Stimmberechtigten deren Annahme zu empfehlen (**vgl. Beschlussantrag 2**).

4. Gegenvorschlag des Gemeinderates

4.1. Inhalt

Nach dem Prinzip *“Die Volksinitiative ist zwar gut, aber doch verbesserungsfähig”* unterbreitet der GR dem GGR folgenden Gegenvorschlag (Abweichungen von der Initiative sind mit Unterstreichung gekennzeichnet):

“Gegenvorschlag des GGR “Mehr Handlungsspielraum!”

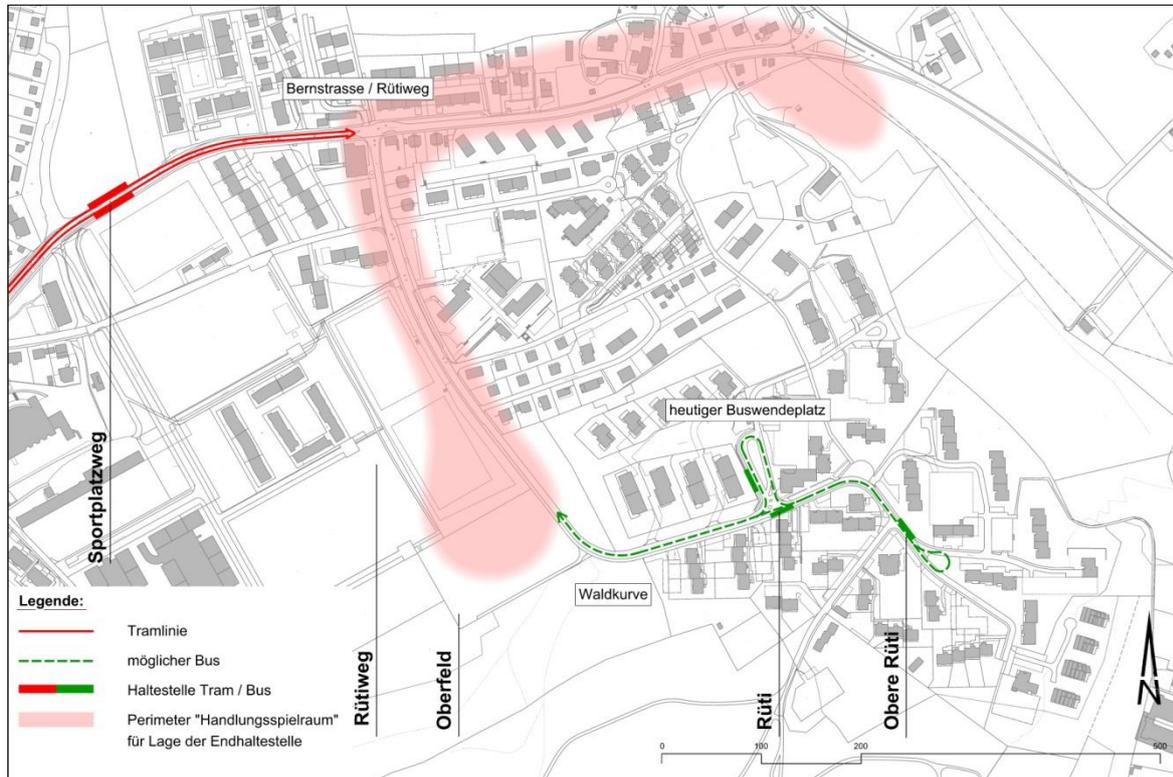
1. *Der Gemeinderat wird beauftragt, auf der Basis des Projekts Tram Region Bern die Bernstrasse und ihre Werkleitungen zu sanieren, die Bahnhofunterführung auszubauen und das Tram von der Waldeck bis mindestens zur Ecke Bernstrasse/Rütiweg zu realisieren. Das Tram soll nicht mit einem Tunnel in die Rüti geführt werden. Ebenfalls soll auf einen Tunnel unter der Rüti hindurch bis in das Steigrüebli verzichtet werden. Die Rüti muss jederzeit durch den öffentlichen Verkehr erschlossen bleiben. Der Gemeinderat legt in Zusammenarbeit mit der neu einzusetzenden Projektleitung den definitiven Standort der Tramendstation fest.*
2. *Zu diesem Zweck wird ein Rahmenkredit in der Höhe von CHF 28 Mio. (inkl. MWST, Preisstand 2012 Bahnbau-Teuerungsindex II) genehmigt.*
3. *Der Gemeinderat wird beauftragt, mit dem Bund, dem Kanton Bern und der Stadt Bern Verhandlungen über die Wiederaufnahme des Projekts zu führen; er kann den Gemeindebeitrag für die Realisierung des Projekts nur freigeben, falls der Bund, der Kanton und die Stadt Bern ihre Kreditanteile für den Bau eines Trams nach Ostermundigen ebenfalls genehmigt haben.*
4. *Der Gemeinderat wird zudem beauftragt, unter Berücksichtigung des definitiven Standortes der Tramendstation, eine Vorlage auszuarbeiten, die aufzeigt, wie die ÖV-Anbindung der Quartiere Rüti, Oberfeld und Steigrüebli mit einem Bus gewährleistet und verbessert werden kann. Für diese Vorlage wird ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt.*
5. *Der Gemeinde erwachsende Kosten für Projektierungsarbeiten und zur Wiederaufnahme des Projekts sind über den Rahmenkredit zu finanzieren.*
6. *Der Gemeinderat wird mit dem Vollzug des Beschlusses beauftragt.“*

4.2. Unterschiede zur Volksinitiative

Die Unterschiede zur Volksinitiative sind die Folgenden:

- In Bezug auf die **Wendeschlaufe** des Trams ist der Gegenvorschlag offener formuliert als die Initiative (vgl. Ziff. 1). Der Gegenvorschlag verlangt vom GR “lediglich”, dass er sich für eine Realisierung des Trams bis mindestens zur Ecke Bernstrasse/Rütiweg einsetzt. Anders als nach der Volksinitiative hat sich der GR somit nicht zwingend für eine Wendeschlaufe in der “Waldkurve” einzusetzen. Vielmehr soll er sich für diejenige Wendemöglichkeit einsetzen können, welche **nach der eigentlichen Projektierung und Detailplanung** der Erschliessung der Quartiere Rüti, Oberfeld und Steigrüebli und unter Berücksichtigung allfälliger weiterer Ent-

wicklungen im fraglichen Gebiet und eines späteren Ausbaus der ÖV-Erschliessung Richtung Steigrüebli und Deisswil **am besten abschneidet**. Dabei kann die beste Variante letztlich auch die mit der Initiative vorgeschlagene "Waldkurve" sein, doch belässt der Gegenvorschlag dem GR den hierfür notwendigen Spielraum.¹⁶



Variante Gegenvorschlag

- Der Gegenvorschlag hält fest (vgl. Ziff. 1), dass **kein Tramtunnel** erstellt werden soll, weder ein solcher in die Rüti noch unter der Rüti hindurch, wie ihn die Initianten ins Spiel bringen.
- Neben den **Quartieren Rüti und Steigrüebli** bezeichnet der Gegenvorschlag - im Gegensatz zur Initiative - **auch das Quartier Oberfeld** als eines der Gebiete, für welches die ÖV-Anbindung nach dem Gegenvorschlag nicht nur weiter zu verbessern, sondern *in erster Linie zu gewährleisten* und erst dann nach Möglichkeiten zu verbessern ist (vgl. Ziff. 4). Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Rüti wird es aber sowohl nach der Initiative als auch nach dem Gegenvorschlag zu einer gewissen Verschlechterung des ÖV-Angebots kommen, weil sie die direkte Verbindung in die Ortsmitte und ins Zentrum der Stadt Bern verlieren. Umgekehrt kann mit einem kleineren Bus fortan auch der obere Teil der Rüti erschlossen werden (vgl. bereits hiervoor Ziff. 3.3.3).
- Schliesslich präzisiert der Gegenvorschlag, dass der GR den Gemeindeanteil für die Realisierung des Projekts nur freigeben kann, wenn der Bund, der Kanton und die Stadt Bern ihre Kreditanteile für den Bau eines Trams nach Ostermundigen ebenfalls genehmigen (vgl. Ziff. 3). Die Volksinitiative untersagt dem GR diesbezüglich die Freigabe der Bauarbeiten, was aller-

¹⁶ Die definitive Lage der Wendeschleife wird letztlich die neue Projektleitung des wieder aufzunehmenden Projekts festlegen sowie das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Bewilligungsbehörde bewilligen.

dings zu kurz greift, weil die Gemeinde nicht (alleinige) Bauherrin ist und demzufolge auch nicht über die Freigabe der Bauarbeiten entscheiden kann. Zudem hält der Gegenvorschlag fest, dass der Gemeinde erwachsende Kosten für Projektierungsarbeiten und zur Wiederaufnahme des Projekts über den Rahmenkredit zu finanzieren sind (vgl. Ziff. 5). Dafür notwendige Kosten können also vor den Kreditzusagen von Bund, Kanton und Stadt Bern über den Rahmenkredit aufgewendet werden. Nach der Initiative wäre dies nur für die Projektierungsarbeiten im Zusammenhang mit der ÖV-Anbindung der Quartiere Rüti und Steigrüebli zulässig (vgl. Ziff. 4 der Initiative), nicht aber bspw. für die Wiederaufnahme des Projekts im Allgemeinen und insbesondere für die Projektierung der Tramwendeschleufe. Schliesslich hält der Gegenvorschlag fest, dass der Kredit inkl. MWST zu verstehen ist und auf den Preisstand 2012 II des Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) abstellt, womit – wie bereits bei der Vorlage "Tram Region Bern" – eine allfällige Teuerung berücksichtigt werden kann.

Nach Ansicht des GR ist im Falle der Annahme beider Vorlagen der Gegenvorschlag gegenüber der Volksinitiative zu bevorzugen, weil er verschiedene Einzelheiten zutreffender und präziser regelt. Aus diesem Grund beantragt der GR dem GGR für den Fall, dass sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, **den Stimmberechtigten mit der Stichfrage die Annahme des Gegenvorschlags zu empfehlen (vgl. Beschlussantrag 2).**

5. Szenarien

5.1. Annahme der Volksinitiative oder des Gegenvorschlags

Wird die Volksinitiative oder der Gegenvorschlag des GR von den Stimmberechtigten angenommen, wird der GR **Verhandlungen mit seinen ÖV-Partnern**, insbesondere mit dem Kanton und der Stadt Bern, aber auch mit Bernmobil, über eine Wiederaufnahme des Projekts "Tram Region Bern" aufnehmen.

Für eine **erfolgreiche Lancierung des Projekts** muss der *Kanton* analog zum Projekt "Tram Region Bern" die entsprechenden Mittel bereitstellen. Der Entscheid des Grossen Rates dürfte im Jahr 2017 im Rahmen der Diskussion um den Investitionsrahmenkredit 2018-2021 erwartet werden. Zugleich muss die *Stadt Bern* eine neue Kreditvorlage ausarbeiten, welche durch die Stimmberechtigten (noch einmal) anzunehmen ist. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat seine Bereitschaft erklärt, den Projektierungsprozess wieder aufzunehmen, sollte sich Ostermundigen dafür entscheiden, erneut ein Tramprojekt in Angriff zu nehmen.¹⁷

Ferner müssen die Bundesmittel zugesichert sein. Auf Basis des Agglomerationsprogramms Bern (1. Generation) aus dem Jahr 2007 haben die Eidgenössischen Räte 2010 43.13 Mio. Franken (Kostendach, Preisstand Okt. 2005 exkl. MWST und Teuerung) für das Tram Ostermundigen/Rüti gesprochen. Das Projekt ist Teil der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Bern, die Ende 2010 bzw. Anfang 2011 von Bund und Kanton unterzeichnet wurde. Diese Mittel stehen auch nach Ablehnung von "Tram Region Bern" bis 2027 (Auslaufen des Infrastrukturfonds) grundsätzlich für ein geändertes Tramprojekt mit einer vergleichbaren Wirkung zur Verfügung. Die zuständigen Bundesstellen werden beim Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung über die Höhe der finanziellen Unterstützung zu entscheiden haben. Dies wird auf Basis der im Agglomerations-

¹⁷ Vgl. Antwort des Gemeinderates d Bern auf die Motion Daphinoff/Kohli vom 25. März 2015, S. 2 (abrufbar unter: https://ris.bern.ch/Geschaef.asp?OBJ_GUID=fa48e74d690148b1b39744f3977e651f).

programm ausgewiesenen Wirkung erfolgen. Sofern alle diese Schritte auf Stufe Bund, Kanton und Stadt Bern erfolgreich bestritten werden, wird das Tramprojekt neu lanciert und das Bewilligungsverfahren fortgeführt werden können.

5.2. Ablehnung sowohl der Volksinitiative als auch des Gegenvorschlags

Werden sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag des GR von den Stimmberechtigten abgelehnt, ist das Tramprojekt für Ostermundigen aufzugeben. Der GR wird dann die Sanierung der Bernstrasse samt den Werkleitungen an die Hand nehmen (müssen). Sobald ein Projekt vorliegt, wird der notwendige Kreditbeschluss (ungefähr 25 bis 35 Mio. Franken) den Stimmberechtigten unterbreitet werden. Parallel dazu wird der GR mit den SBB Verhandlungen über ein neues Projekt zur Neugestaltung der Bahnhofunterführung aufnehmen. Und schliesslich wird gemeinsam mit der Regionalkonferenz und den Nachbargemeinden nach kurz- und mittelfristigen Lösungen zu suchen sein, um die Linie 10 zu entlasten und die Nachfrage besser bewältigen zu können, was sich allerdings als schwierig erweisen dürfte und für die Gemeinde mit weiteren Kosten verbunden sein wird.

6. Kosten und Finanzierbarkeit

Für die Gemeinde Ostermundigen ergab sich im Rahmen des Projekts "Tram Region Bern" ein Kostanteil von 5 %. Inklusive der damit verbundenen Investitionen und der Mehrwertsteuer wurde dem Volk ein Kreditbeschluss über 27,94 Mio. Franken vorgelegt. Die Volksinitiative knüpft offensichtlich an diesen Kreditbeschluss an und verlangt einen Rahmenkredit über 28. Mio. Franken (dasselbe gilt für den Gegenvorschlag des GR).

Vorbehältlich in der Zwischenzeit eingetretener Veränderungen werden ca. 6,3 Mio. Franken über Gebühren und ca. 21,7 Mio. Franken über den Steuerhaushalt finanziert. Soweit möglich werden dabei Mittel aus der Mehrwertabschöpfung beansprucht.

In Bezug auf die Folgekosten verhält es sich grundsätzlich gleich wie beim Projekt "Tram Region Bern". Für die künftigen Betriebskosten ist mit einem leicht höheren ÖV-Beitrag an den Kanton zu rechnen.¹⁸ Obwohl der Takt mit der Umstellung auf Trambetrieb in den Spitzenzeiten von einem 3-Minuten- auf einen 6-Minuten-Takt halbiert werden kann, ist insgesamt mit einem leicht höheren Beitrag nach Inbetriebnahme des Trams zu rechnen. Allerdings müsste auch beim Bus aufgrund einer Taktverdichtung oder wegen anderer Massnahmen mit einer Kostensteigerung gerechnet werden. Da der ÖV-Beitrag von Jahr zu Jahr neu berechnet wird, kann die Erhöhung zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau vorhergesagt werden. Im Vergleich zum "Tram Region Bern" fällt in Betracht, dass sich ein Shuttle-Bus inklusive zusätzliche Haltestelle in der oberen Rüti beitrags erhöhend, umgekehrt aber der wegfallende Tramanteil beitragsreduzierend auswirken wird.

Weil das Tramprojekt bei einer Annahme der Volksinitiative oder des Gegenvorschlags gemeinsam mit den ÖV-Partnern wieder neu lanciert werden muss, besteht eine gewisse Unsicherheit, ob der Gemeindebeitrag von Ostermundigen wieder 28 Mio. Franken beträgt. Die entsprechenden Verhandlungen dazu müssen erst geführt werden. Weil das Projekt auf der Basis des Projekts "Tram Region Bern" realisiert werden soll, müssen nach Auffassung des GR auch die in diesem

¹⁸ Zum Verständnis: Die bernischen Gemeinden bezahlen jährlich einen Drittel an die ÖV-Kosten im Kanton Bern. Davon wird ein Drittel auf der Basis der Bevölkerungszahl und zwei Drittel im Verhältnis zum effektiven ÖV-Angebot berechnet. Die Gemeinde Ostermundigen bezahlt aufgrund des aktuellen Kostenschlüssels rund CHF 2,3 Mio. pro Jahr (Bahn und Buslinien). Bei der Berechnung des ÖV-Angebotes werden Busangebote mit dem Faktor 1 und Tramlinien mit Faktor 1,5 pro Haltestellenabfahrt (Kurse Montag – Freitag) angerechnet.

Projekt vereinbarten Kostenteiler wieder massgebend sein. Dies entspricht im Übrigen auch dem Willen der Initianten und dem Initiativtext (vgl. Ziff. 3). Denkbar ist allerdings, dass in der Zwischenzeit Änderungen eingetreten sind, welche Mehrkosten zur Folge haben werden. Umgekehrt ist zu beachten, dass der Tunnel in die Rüti nicht mehr erstellt werden soll und der dafür vorgesehene Gemeindebeitrag von 1,55 Mio. Franken somit "frei wird" und als Reserve zur Verfügung steht. Aus diesen Gründen ist der GR der Auffassung, dass der sowohl mit der Volksinitiative als auch mit dem Gegenvorschlag verlangte Rahmenkredit von 28 Mio. Franken ausreichend ist, um die umfassenden Sanierungsprojekte (Bahnhof, Unterführung, Werkleitungen) und die zukünftigen Verkehrslösungen (öV und MIV) erfolgreich realisieren zu können.

Gemeinderat Ostermundigen



Thomas Iten
Präsident



Barbara Steudler
Gemeindeschreiberin