

Tramprojekte: Vorprojekt

Kredit; Direktion Planung Umwelt und Verkehr

Bericht des Gemeinderates an das Parlament

1. Ausgangslage

Die Agglomeration Bern ist der wichtigste Wirtschaftsmotor und ein wichtiger Wohnstandort des Kantons. Sie soll und wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Bis ins Jahr 2030 wird die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner um sieben Prozent und die Zahl der Beschäftigten um elf Prozent zunehmen. Das verursacht mehr Verkehr. Gemäss Prognosen ist mit einer Zunahme von 16 Prozent beim Strassenverkehr und von 42 Prozent beim öffentlichen Verkehr zu rechnen.

Im Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung von 2005 halten Region Bern und Kanton gemeinsam fest, dass Tram und Bus im Agglomerationskern die wichtigsten Verkehrsmittel sein sollen. Die Umstellung auf Tram oder andere öV-Systeme ist dort zu prüfen, wo Buslinien überlastet und weitere Angebotsausbauten nicht mehr möglich sind. Als erste Umsetzungsschritte dieser Strategie ist Tram Bern West und die Verlängerung der Linie 9 bis zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf vorangetrieben worden. Beide Projekte sind heute im Bau.

Weiter wurden die öV-Erschliessung von Köniz und Ostermundigen in zwei Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) untersucht und verschiedene Ausbauvarianten (u. a. Ausbau S-Bahn und Einsatz von Doppelgelenkbussen) geprüft. Das Tram schnitt in beiden ZMB als eindeutig beste Variante ab. Es ist das geeignete Verkehrsmittel, um das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen, und dies aus folgenden Gründen:

Ökonomisch, weil die Investitionskosten verhältnismässig gering sind und die Betriebskosten gegenüber einer Buslösung gesenkt werden können.

Angebotsmässig, weil das Tram zweieinhalb Mal mehr Platz bietet als ein Gelenkbus, weil der Fahrkomfort höher ist und ein attraktiver Takt gefahren werden kann.

Ökologisch deshalb, weil mit der Umstellung auf das Tram der Gesamt-CO₂-Ausstoss von BERNMOBIL reduziert werden kann.

Städtebaulich, weil sich die Tramlinien in die bestehenden Siedlungsräume einfügen und gleichzeitig zu einer Aufwertung einzelner Quartiere führen sollen.

Die geplante Tramlinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen befindet sich in einem heterogen gewachsenen sowie sich weiter in Entwicklung befindlichen urbanen und zum Teil auch ländlichen Umfeld. Das Vorhaben wird die durchfahrenen Stadträume zwischen den Fassaden für Jahrzehnte prägen. Gefragt ist deshalb eine wegweisende, zukunftsgerichtete hohe stadträumliche Qualität. Besondere Bedeutung kommt der Integration in die betroffenen Stadträume und, je nach Quartier, auch deren Aufwertung zu. Interdisziplinäres Arbeiten ist deshalb unabdingbare Voraussetzung.

Das Tram wird den Verkehrsraum weitgehend mit den andern Verkehrsteilnehmenden teilen müssen. Grosses Gewicht kommt deshalb der Verträglichkeit, insbesondere dem Langsamverkehr, zu. Durch ein geschicktes Verkehrsmanagement ist die fahrplangerechte (wesensgerechte) Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs sicher zu stellen und die verstetigte Verkehrsabwicklung des Autoverkehrs auf einem dem Stadtraum angemessenen Geschwindigkeitsniveau anzustreben. (Weitere Informationen betr. Grundlagen siehe Beilage 1 sowie Fahrgastentwicklung auf der Linie 10 Ostermundigen–Köniz, Beilage 2).

2. Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb aus der Sicht der Gemeinde Köniz und Verlängerung der Tramlinie 9

Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb

Im Raumentwicklungskonzept (REK) wurde das Gebiet Liebefeld–Köniz als magisches Dreieck bezeichnet, weil in diesem Gebiet noch grosses Entwicklungspotenzial vorhanden ist. Nicht nur sind hier die grössten Arbeitgeber wie Swisscom, BEKB, Bundesämter für Gesundheit und Landwirtschaft zuhause, sondern auch der neue Park, die attraktive Überbauung Dreispitz, die grenzüberschreitende Überbauung Weissenstein-Neumatt sowie die zweite Spielstätte des Stadttheaters in den Vidmarhallen. Auf dem Bundesareal existiert noch Raum für weitere 1'200 Arbeitsplätze, 750 sollen in den nächsten vier Jahren realisiert werden. Zudem gibt es noch Möglichkeiten, in diesem bestens erschlossenen Gebiet Köniz–Liebefeld durch Verdichtungen weiteren Wohn- und Gewerberaum zu gewinnen. Dies entspricht dem Ziel: Bauen und Verdichten möglichst nur an gut erschlossenen Lagen.

Für die Weiterentwicklung von Liebefeld–Köniz, aber auch Schliern, ist ein Tram dringend nötig. Schon heute sind die Platzverhältnisse in Spitzenzeiten im 10er Bus sehr eng, ein zukünftiger Anstieg der Frequenzen ist nicht mehr verkraftbar. Der 3-Minuten-Takt funktioniert nur bei optimalen Verkehrsverhältnissen; oft kommt über längere Zeit kein Bus, dann sind es gleich drei hintereinander. Das ist nicht attraktiv. Der absehbare Ausbau der neuen Arbeitsplätze des Bundes wird die Situation weiter verschärfen. Das gesamte Verkehrssystem ist in diesem Raum an der Kapazitätsgrenze, d. h. nicht nur der öffentliche, sondern auch der motorisierte Individualverkehr. Das Raumentwicklungskonzept sieht für die Achse Liebefeld–Köniz–Schliern einen Modal-Split von 1/3 öffentlicher Verkehr, 1/3 motorisierter Individualverkehr und 1/3 Langsamverkehr vor. Dies kann nur mit einer bedeutenden Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.

In der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern wurde für die Umstellung der Buslinie 10 zwischen Bahnhof Bern und Köniz auf Trambetrieb von folgendem Szenario ausgegangen:
Die Kapazität der heute schon stark belasteten Linie kann mit der Umstellung von Bus auf Trambetrieb wesentlich erhöht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Belastung der Linie 10 nach Köniz bei der Gemeindegrenze von heute 11'500 Personen auf über 16'000 Personen zunehmen wird.

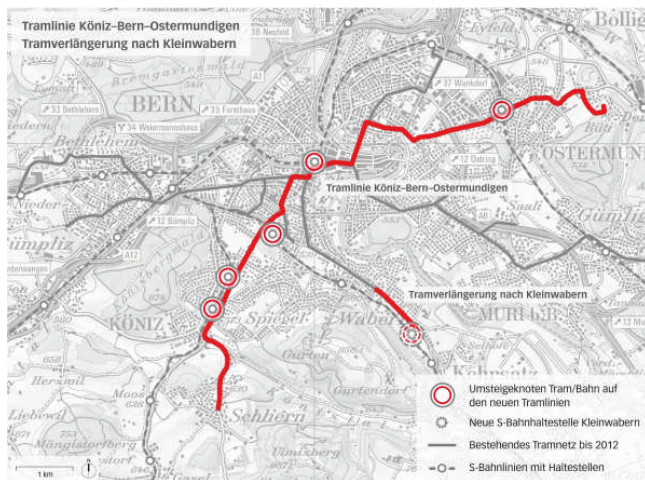
Tramverlängerung Kleinwabern

Die Untersuchungen der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4) haben es aufgezeigt: Mit der Tramverlängerung nach Kleinwabern sowie der Schaffung eines neuen Umsteigeknotens ergibt sich eine Win-Win-Situation. Die bestehende Siedlung in Kleinwabern sowie das geplante neue Quartier im Bächtelenacker erhalten eine attraktive ÖV-Anbindung. Pendelnde aus dem Raum Gürbetal steigen, je nach Zielort, vor dem Bahnhof Bern auf den Feinverteiler um und erreichen ihr Ziel dadurch schneller. Deshalb ist es erfreulich, dass sich der Regierungsrat für die Tramverlängerung nach Kleinwabern einsetzt, der Kanton will die neue Tramlinie ebenfalls zur Baureife bringen.

In der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern wurde für die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern von folgenden Annahmen ausgegangen:
Um das Verkehrspotenzial voll auszuschöpfen, soll in Kleinwabern gleichzeitig eine neue S-Bahn-Haltestelle gebaut werden. Es wird damit gerechnet, dass die Tramlinie auf dem neuen Abschnitt täglich von 5'000 Personen genutzt werden wird.

3. Das Gesamtprojekt in der Übersicht

Das Projekt Tram Region Bern sieht den vollständigen Ersatz der bestehenden Buslinie durch ein Tram vor. Die neue Tramlinie wird im 6- bzw. 5-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit die Vororte Ostermundigen und Köniz verbinden und dabei die Innenstadt von Bern durchqueren.

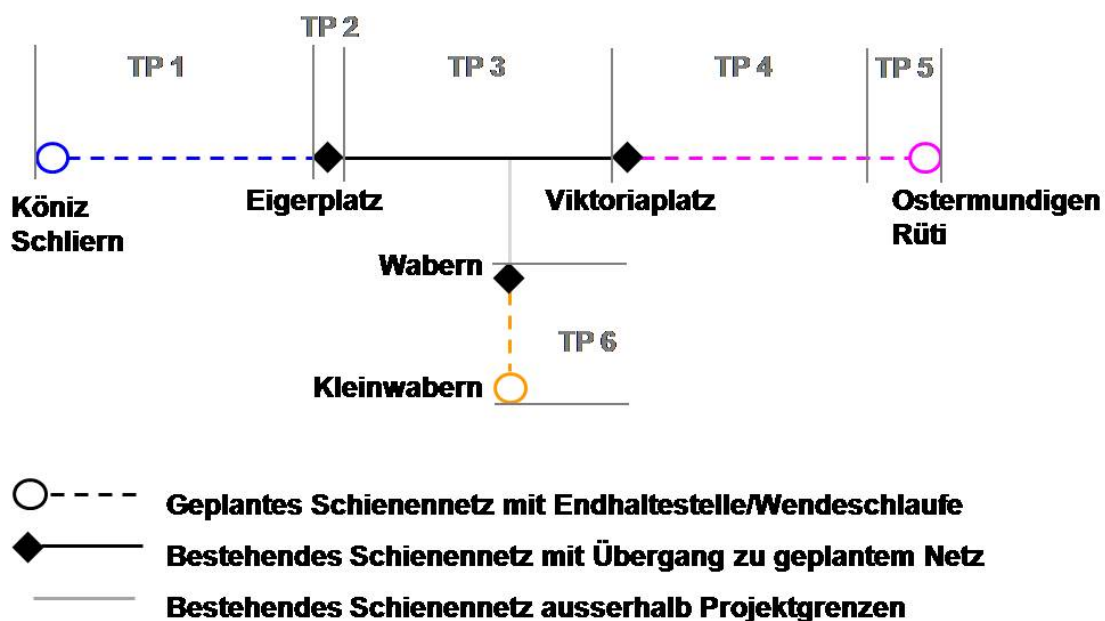


Im Gegensatz zu Köniz (Trassee weitgehend auf Kantonsstrasse), verläuft die Tramlinie in Ostermundigen auf Gemeindestrassen. Diese befinden sich in weiten Teilen in einem kritischen Zustand und müssten unabhängig vom Tram saniert werden.

Bei der Projektierung wird besonderer Wert auf die optimale Verknüpfung mit der S-Bahn und anderen Bus- bzw. Postautolinien gelegt. Unter der Federführung der RVK4 (Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland) werden ergänzende Buskonzepte erarbeitet.

Das Projekt gliedert sich in folgende sechs Teilprojekte (TP):

TP1:	Köniz	Endstation Schlieren – Eigerplatz
TP2:	Eigerplatz	Eigerplatz (Integration in Linie 3)
TP3:	Innenstadt	Eigerplatz – Viktoriaplatz
TP4:	Ostermundigen	Viktoriaplatz – bis Anfang Rüti-Steigung
TP5:	Rüti	Bergstrecke Rüti bis Wendeschlaufe
TP6:	Kleinwabern	Endhaltestelle Tram 9 bis Kleinwabern



(Die Gesamtprojektorganisation siehe Beilage 3)

4. Phase Vorprojekt

In der Phase Vorprojekt soll ein konsolidierter Lösungsvorschlag für die unter- und oberirdische Infrastruktur (Gesamtverkehrskonzept, Trasseeführung Tram, Haltestellen, Verknüpfungen zu anderen öV-Angeboten, städtebauliche Aspekte, Werke etc.) erarbeitet werden und eine Kostenschätzung mit Genauigkeitsgrad $\pm 20\%$ erarbeitet werden. Die Ausschreibungen der Planerteams, welche in einem ersten Schritt die Vorprojekte für die verschiedenen Abschnitte erstellen sollen, sind so weit vorbereitet, dass die Planer bei Annahme des Kredits unverzüglich mit den Projektierungsarbeiten beginnen können und der Terminplan eingehalten wird.

Die Streckenabschnitte auf Könizer Gemeindeboden werden in den Teilprojekten TP1 und TP6 behandelt. Diese beinhalten folgende, bis heute bekannte Schlüsselstellen und Herausforderungen.

Ort	Besondere Herausforderung
Haltestelle Hessstrasse Liebefeld	Städtebauliche Aufwertung
Haltestelle Liebefeld Park	Verknüpfung S-Bahnstation Liebefeld
Zentrum Köniz	Einbettung in den erst kürzlich sanierten Abschnitt und in die Zone Tempo 30
Schloss Köniz	Sorgfältiger Umgang mit dem sensiblen Ortsbild
Schliern	Optimale Wendeschleife welche technisch machbar ist, über ein möglichst grosses Einzugsgebiet verfügt und bei der Bevölkerung auf Akzeptanz stösst.

5. Terminplan

Auf kantonaler Ebene wird die Umsetzung der beiden Tramprojekte unter der Leitung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) im Rahmen eines Gesamtprojektes vorangetrieben. Bis Ende 2010 sollen die entsprechenden Vorprojekte vorliegen. Auch auf kommunaler Ebene werden die weiteren Planungen aufgenommen, sobald die Planungskredite genehmigt sind. Zur Sicherung der Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds muss der Baubeginn vor Ende 2014 erfolgen. Es wird mit einer Bauzeit von 3–4 Jahren gerechnet.

Terminplan und Kredittranchen:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Erarbeitung Projektgrundlagen	■					
Erarbeitung Vorprojekt	■	■	■			
Erarbeitung Auflageprojekt			■	■		
Plangenehmigungsverfahren				■	■	
Submission Bauarbeiten					■	■
Beginn Realisierung						■ ■ ■ ■ ■
	K1		K2			K3

K = Kredit

K1 (2009 / 2010)

- Kostenschätzung von ± 20 Prozent
- Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden für die Phase K2 festlegen

K2 (2011 / Mitte 2013)

- Ziel Baureife, Auflageprojekt mit Kostenvoranschlag ± 10 Prozent
- Plangenehmigungsverfahren beim Bund
- Kostenschlüssel Realisierung Bund / Kanton / Gemeinden ermittelt

K 3 (2014 bis ca. 2017):

- Zwingender Baubeginn vor Ende 2014
- Das Projekt Tram Region Bern kommt so in den Genuss der Mittel aus dem Infrastrukturfonds des Bundes

6. Finanzielles

a) Mutmassliche Gesamtkosten

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen der Tramprojekte wurde eine grobe Kostenschätzung vorgenommen. Demnach belaufen sich die Investitionskosten für die Traminfrastruktur

tur auf rund 260 Mio. Franken ($\pm 50\%$). Die Kosten für die Erstellung der Traminfrastruktur werden von Bund und Kanton getragen.

An den Gesamtkosten beteiligen sich Bund, Kanton und Gemeinden wie folgt:

Bund

Der Bund wird voraussichtlich 35 % der anrechenbaren Infrastrukturkosten übernehmen. Definitiv entscheiden werden die Eidgenössischen Räte erst 2010. Anschliessend werden auf Basis des Vorprojekts Leistungsvereinbarungen mit dem Bund abgeschlossen.

Kanton

Die Planungs- und Realisierungskosten, die auf Ebene Kanton anfallen, werden im Rahmen des Infrastrukturrahmenkredits ÖV vom Grossen Rat gesprochen. Anfang April 2009 entschied er über den Rahmenkredit für die Periode 2010 bis 2013. Darin enthalten sind die Kosten für die Planung und Realisierung der Tramprojekte gemäss ZMB. Die Mittel für die einzelnen Projektphasen werden vom RR freigegeben. Eine erste Tranche wurde Ende April gesprochen.

Gemeinden

Die Gemeinden müssen die werterhaltenden und wertsteigernden Massnahmen im Strassenraum sowie die städtebauliche Gestaltung bezahlen, soweit sich die Strassen im Projektperimeter in ihrem Eigentum befinden.

b) Kostenübersicht Vorprojektphase

Die Kosten für das Vorprojekt (inkl. einem Anteil für Unvorhergesehenes) belaufen sich auf rund 9 Mio. Franken. Gemäss erstellter Praxis bei gemeinsamen Infrastrukturprojekten zwischen Kanton und Gemeinden übernehmen die Gemeinden 20% der Projektierungskosten. Die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermündigen haben sich darauf geeinigt, den Gemeindekostenanteil für das Vorprojekt zu gleichen Teilen zu tragen, da erst im Vorprojekt zuverlässige Kriterien zur Verteilung der weiteren Kosten zwischen den Gemeinden erarbeitet werden können. Gestützt darauf wird für das Bauprojekt ein neuer Kostenteiler erarbeitet.

Position	Gesamtkosten	Anteil Kanton	Anteil je Gemeinde
<u>Querschnittsaufgaben</u> • Koordination, Leitung • Recht • UVP 1. Stufe • Kommunikation / Partizipation • Geologie • Finanzen • Nebenkosten	3'096'000.--	2'476'800.--	206'400.--
<u>Vorbereitungsarbeiten</u> • Grundlagen erarbeiten • Submissionen Planer/Ingenieure • Betriebliche Vorgaben • Ergänzende öV Studien • Expertisen	2'341'200.--	1'872'960.--	156'080.--
<u>Vorprojekt</u> konsolidierter Lösungsvorschlag für: • Konzept Gesamtverkehr • Trasseeführung Tram • Haltestellen (Lage, Ausrichtung) • öV Verknüpfung Bus, S-Bahn • Städtebau / Gestaltung / Plätze mit Plandarstellung, Kostenschätzung $\pm 20\%$ und Kostenteiler für Phase Auflageprojekt bis Baureife	3'000'000.--	2'40'000.--	200'000.--
Total exkl. MwSt.	8'437'200.--	6'749'760.--	562'480.--
MwSt.	641'227.--	512'982.--	42'748.--
Total inkl. MwSt.	9'078'427.--	7'262'742.--	605'228.--
Beträge gerundet	9'078'000.--	7'263'000.--	605'000.--

c) Investitionsplan der Gemeinde Köniz

Der Könizer Gemeindeanteil von Fr. 605'000.-- wird im Jahr 2010 in der Investitionsplanung ordentlich budgetiert und dem Kanton im gleichen Jahr überwiesen.

7. Planungsvereinbarung

Zwischen Kanton, Gemeinden und BERNMOBIL wird eine Planungsvereinbarung abgeschlossen. Dieser einfachen Gesellschaft gehört die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland nur als Mitglied mit beratendem Status und ohne finanzielle Verpflichtungen an. In dieser Vereinbarung werden u. a. die Kosten für das Vorprojekt sowie die Funktionsweise bzw. die Abgrenzung der verschiedenen Aufgaben der Projektorganisation festgehalten. Gestützt auf den Kreditbeschluss, wird die Planungsvereinbarung vom Gemeinderat unterzeichnet.

8. Folgen bei Ablehnung des Geschäftes

Grundsätzlich kann mit einer Beteiligung des Bundes aus dem Infrastrukturfonds nur dann gerechnet werden, wenn die Realisierungsarbeiten vor Ende 2014 beginnen. Der vorliegende Terminplan ist sehr eng und kann nicht beliebig verlängert werden. Wird deshalb der Projektkredit von einer Gemeinde abgelehnt, so muss das Projekt neu definiert werden.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Für die das Vorprojekt Tram Region Bern wird ein Kredit von Fr. 605'000.-- zuzüglich allfälliger Teuerung zu Lasten Konto 242.501.0119, Tramprojekte Köniz, bewilligt.

Köniz, 6. Mai 2009

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Grundlagenpapier Kanton
- 2) Fahrgastentwicklung Linie 10, Ostermundigen–Köniz
- 3) Projektorganisation Kanton mit Erläuterungen

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 35 11
Telefax 031 633 35 80

Agglomerationspolitik Bund

Rund 75 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben in den Städten und Agglomerationen. Von ihnen gehen wichtige wirtschaftliche, gesellschaftliche, kulturelle und politische Impulse aus. Der Urbanisierungsprozess übt aber einen wachsenden Druck auf die städtischen Gebiete aus und bringt verschiedene Nachteile mit sich: erhöhte Verkehrs- und Umweltbelastung, soziale Probleme und eine schwierige öffentliche Finanzlage. Diese Probleme beeinträchtigen die wirtschaftliche Attraktivität der Städte und die Lebensqualität ihrer Bevölkerung. Die Städte können nicht alle Schwierigkeiten im Alleingang lösen. Die Herausforderungen überschreiten oft ihre Möglichkeiten und Kompetenzen.



Der Bund hat deshalb mit dem Infrastrukturfonds die Möglichkeit geschaffen Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu leisten. Diese Beiträge erfolgen auf der Basis von Programmen. Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums.

Auf der Basis eines Agglomerationsprogramms, welches bestimmte Anforderungen erfüllt (so genannte Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien), werden Programmvereinbarungen zwischen Bund und Trägerschaft abgeschlossen, welche die Beitragszahlung durch den Bund sowie die Realisierung bzw. Umsetzung der Projekte und Massnahmen durch die Agglomerationsträgerschaft für die betreffende Periode sicherstellen.

Die finanziellen Voraussetzungen für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sind mit dem «Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG)» geschaffen worden.

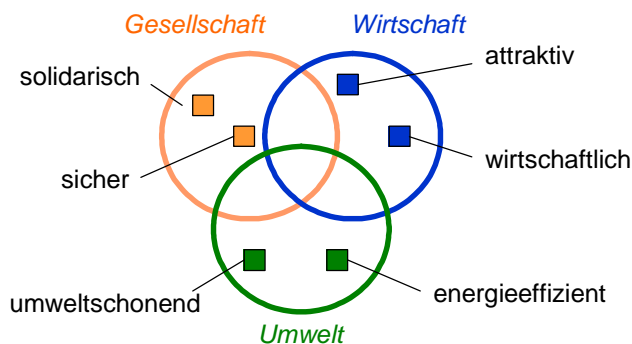
Im Augenblick läuft die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 bis 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr. Darin ist vorgesehen, dass der Bund die Umstellung der Buslinie 10 auf Tram mit einem Beitrag von 35 % an den Gesamtkosten aus dem Infrastrukturfonds unterstützen wird. Die Tramverlängerung nach Kleinwabern will der Bund vorläufig nicht mitfinanzieren. In seiner Vernehmlassungsstellungnahme setzt sich der Kanton Bern dafür ein, dass das Projekt als A-Projekt durch den Bund mitfinanziert wird. Definitiv entscheiden werden die Eidgenössischen Räte Ende 2009/Anfang 2010. Anschliessend ist der Abschluss einer Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Trägerschaft des Agglomerationsprogramms (Kanton) vorgesehen.

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie gibt der Regierungsrat die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern vor. Sie richtet sich in erster Linie an die kantonale Verwaltung und ist für diese verpflichtend. Sie ist auch Bestandteil der Vorgaben für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Ihre zentralen Elemente werden in den kantonalen Richtplan integriert.

Die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie gemäss Abbildung 1 stützen sich auf die Prinzipien und Zielsysteme der Nachhaltigen Entwicklung.

Abbildung 1 Kernziele der Mobilitätspolitik



Die Gesamtmobilitätsstrategie beschreibt die Ausgangslage und die Trends in diesem Bereich. Die Herausforderung ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, und zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- Vermeiden der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- Verlagern: Der Anteil von öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrößern.
- Verträglich abwickeln: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Als Handlungsmaxime bei der Prüfung von Ausbauten gelten zudem folgende Punkte:

- Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten: Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden.
- Infrastrukturausbauten priorisieren – robuste und wirksame Massnahmen bevorzugen: Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. "Robust" sind Massnahmen, wenn sie unter verschiedenen Entwicklungsszenarien diese Bedingungen erfüllen.

Um die genannten Ziele zu erreichen, werden die Strategien gemäss Abbildung 2 verfolgt.

Abbildung 2: Überblick über die Strategien

<p>1 Generelle Strategien</p> <p>a) Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern ist verkehrsträgerübergreifend. Sie basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung</p> <p>b) Das Mobilitätssystem ist leistungsfähig</p> <p>c) Das Mobilitätssystem ist verträglich</p> <p>d) Der Kanton Bern setzt Schwerpunkte</p> <p>e) Der Kanton Bern verfügt über die notwendigen Voraussetzungen, um eine umfassende Gesamtverkehrspolitik zu betreiben.</p>
<p>2 Fuss- und Veloverkehr</p> <p>...</p>
<p>3 Öffentlicher Verkehr</p> <p>a) Der Marktanteil des öV wird zulasten des MIV erhöht</p> <p>b) Die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht</p> <p>c) Das öV-Angebot ist attraktiv, die Qualität ist hoch</p> <p>d) Der öV ist umweltschonend und energieeffizient</p> <p>e) Die Finanzierung ist sichergestellt</p> <p>f) Die Rollenteilung und die öV-Landschaft sind zukunftstauglich</p>
<p>4 Motorisierter Individualverkehr</p> <p>...</p>
<p>5 Güterverkehr</p> <p>...</p>
<p>6 Luftverkehr</p> <p>...</p>

Die Gesamtmobilitätsstrategie ist Grundlage für die Tätigkeit der zuständigen Fachstellen und deren Planungen. Für das Projekt von Relevanz ist es, dass der öffentliche Verkehr insbesondere in den städtischen Räumen gefördert werden soll, damit sein Anteil steigt. Das Projekt Tram Region Bern ist deshalb ein Schlüsselprojekt für die Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie.

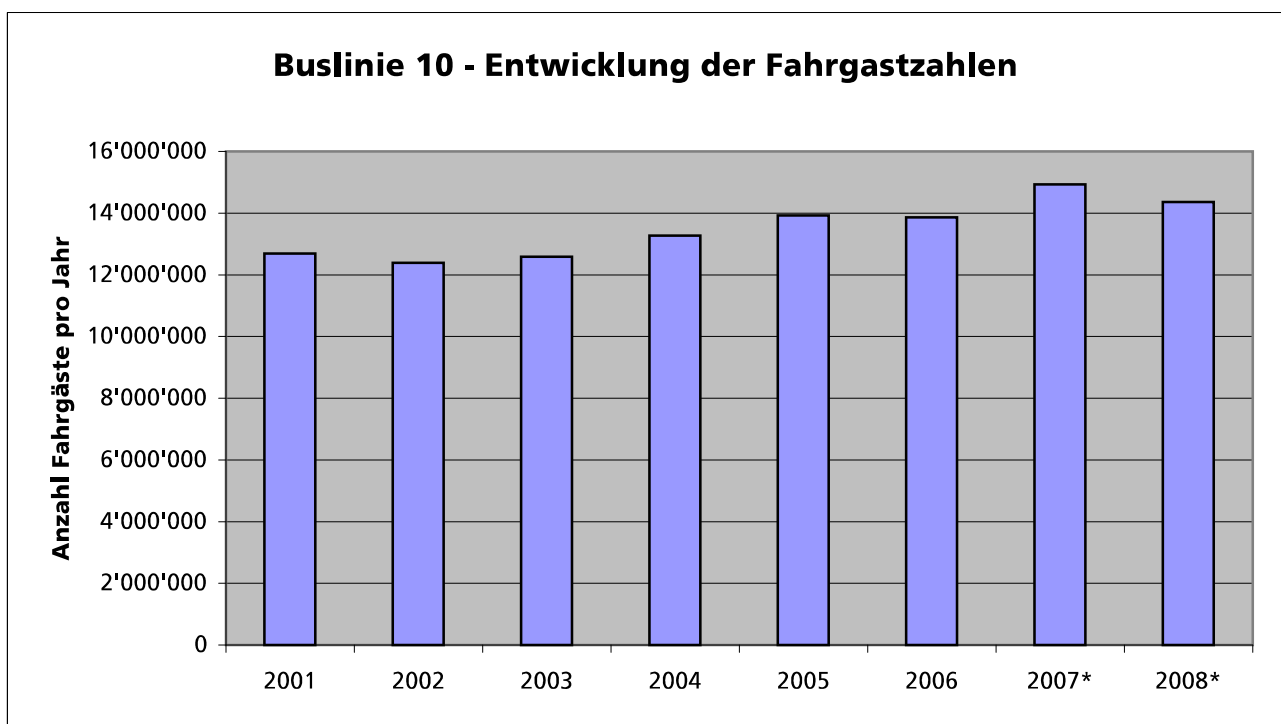
Agglomerationsprogramm Bern

Die Siedlungsentwicklung und das Verkehrsaufkommen sind eng miteinander verknüpft. Neue Wohnungen und Arbeitsplätze verursachen zusätzlichen Verkehr – wie dieser Verkehr aussehen wird, hängt davon ab, wo die Siedlung in Zukunft wachsen wird. Das Agglomerationsprogramm Bern, welches Ende 2007 zusammen mit dem kantonalen Synthesebericht beim Bund eingereicht wurde, legt eine fundierte Gesamtschau vor. Viele Massnahmen, um Verkehr und Siedlung in Einklang zu bringen, wurden geprüft – eine ausgewogene Mischung von Massnahmen hat sich als bestes Rezept erwiesen. Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung postuliert eine Siedlungsentwicklung nach innen. Die Entwicklungsschwerpunkte – sei es für das Arbeiten oder das Wohnen – müssen über eine ausgezeichnete Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen. Neueinzonungen sollen in Zukunft zu mindestens 80 % in Gebieten erfolgen, die sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Dies ermöglicht den Pendlerinnen und Pendlern, noch mehr auf den öffentlichen Verkehr und auf das Fahrrad zu setzen. So können das Strassenverkehrswachstum beschränkt und der Bedarf nach teuren Investitionen für neue Verkehrsinfrastrukturen reduziert werden. Es ist jedoch auch ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nötig. Nur so können Staus in den Kern-

gemeindender Agglomeration verhindert werden, die für alle schlecht sind: für Autofahrende ebenso wie für Bus- und Trampassagiere, für Velofahrende genauso wie für Fussgängerinnen und Fussgänger und für die Wohnbevölkerung. Verkehrsüberlastungen in Agglomerationen schaden aber auch der wirtschaftlichen Standortgunst, der Umwelt und nicht zuletzt dem ländlichen Raum, der auf den Zugang zum Zentrum angewiesen ist. Für grosse neue Verkehrsinfrastrukturen wurden Zweckmässigkeitsbeurteilungen durchgeführt.

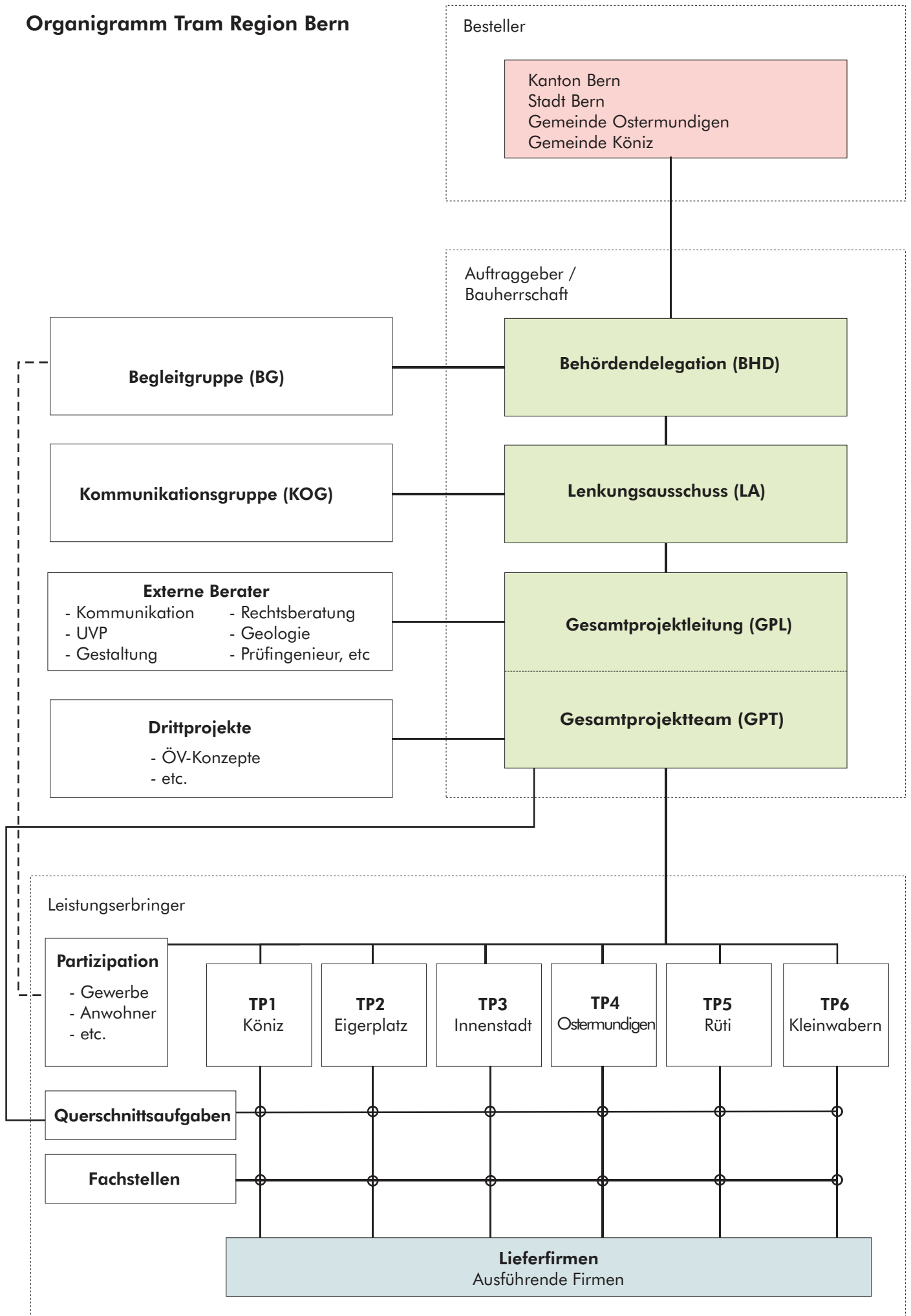
Buslinie 10 Köniz Schliern - Ostermundigen Rüti Entwicklung der Fahrgastzahlen

Jahr	Anzahl Fahrgäste pro Jahr	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Veränderung gegenüber dem Jahr 2001
2001	12'693'000	0.0%	0.0%
2002	12'394'000	-2.4%	-2.4%
2003	12'591'000	1.6%	-0.8%
2004	13'267'000	5.4%	4.5%
2005	13'924'000	5.0%	9.7%
2006	13'860'000	-0.5%	9.2%
2007*	14'930'000	7.7%	17.6%
2008*	14'359'000	-3.8%	13.1%
Durchschnittliche Veränderung pro Jahr 2001-2008			1.9%



* Die Fahrgastzahlen 2007 können nicht als Vergleichswert beigezogen werden, da die Linie 10 während dem Umbau Bahnhofplatz Bern im Jahr 2007, aufgrund des Unterbruchs der Tramlinien, zwischen Bahnhof Bern und Zytglogge eine Shuttlefunktion übernommen hat. Deshalb wies die Linie 10 im Jahr 2007 überdurchschnittlich viele Fahrgäste auf und verzeichnete im Jahr 2008 einen Rückgang der Fahrgäste. Vom Jahr 2006 auf das Jahr 2008 hat die Anzahl Fahrgäste allerdings um 3.6% zugenommen.

Organigramm Tram Region Bern



Erläuterungen zum Organigramm:

Die **Behördendelegation (BHD)** ist das oberste Organ. Sie entscheidet über die Projektorganisation und ist darüber hinaus insbesondere für die politischen und strategischen Grundsatzentscheide zuständig.

Der **Lenkungsausschuss (LA)** ist unter anderem zuständig für die Erarbeitung der Vorlagen und Anträge an die BHD für die Vergabeentscheide.

Die operative Führung obliegt der **Gesamtprojektleitung (GPL)**. Sie ist insbesondere zuständig für Vorbereitung sämtlicher Geschäfte und die Durchsetzung der Vorgaben des LA und die Führung des GPT.

Das **Gesamtprojektteam (GPT)** ist verantwortlich für die Zielerreichung und insbesondere zuständig für die Koordination der verschiedenen Massnahmen und Aktivitäten.

Im Rahmen des Vorprojekts soll eine grösstmögliche Konsolidierung erzielt werden. Voraussetzung dafür ist ein **partizipativer Planungsprozess**. Der politischen Meinungsbildung, der Kommunikation und insbesondere auch dem Einbezug der Öffentlichkeit wird ein hoher Stellenwert zugemessen (Orientierung, Mitwirkung).

Für das Gesamtprojekt wurde eine **Begleitgruppe** eingerichtet, in der sämtliche für das Projekt zentralen Akteurguppen vertreten sind. Die Begleitgruppe wird über alle wesentlichen Meilensteine des Projekts informiert. Die Sitzungen finden in der Regel jeweils kurz nach den Behördendelegationssitzungen statt, so dass die Teilnehmenden in Genuss aktueller Informationen kommen und Fragen stellen können. Implizites Ziel der Begleitgruppe ist es, den Gesamtprojektcharakter zu unterstreichen. Die Gruppe traf sich zum ersten Mal am 22. April 2009.

Organisation innerhalb der Gemeinde Köniz:

Das Könizer Parlament hat an seiner Sitzung vom 9. März 2009 die Einsetzung einer nichtständigen Kommission „Tramprojekte“ beschlossen. Die Kommission besteht aus folgenden neun Parlamentsmitgliedern: Niklaus Hofer (SVP), Präsident, Peter Antenen (FDP), Annemarie Berlinger-Staub (SP), Martin Graber (SP), Hermann Gysel (EVP), Anna Mäder (SP), Jan Remund (Grüne), Ueli Salivsborg (pateilos, Sitzanspruch SVP), Mark Stucki (FDP).

Ferner ist vorgesehen, die bestehende, vom Gemeinderat gewählte Kommission Köniz/Liebefeld mit einer Vertretung aus Schliern und Wabern zu ergänzen und an den ordentlichen Sitzungen das Tramprojekt regelmässig zu traktandieren.