

21. Oktober 2009 BVE C

1 7 9 1 **Bernmobil**  
**Neubau Tramdepot Bolligenstrasse**  
36. Investitionsvereinbarung nach Art. 4 und 5 ÖVG / Projekt RK 2009\_13  
**Mehrjähriger Verpflichtungskredit**

### 1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrages von maximal Fr. 36'950'000.-- an den Neubau des Tramdepots Bolligenstrasse.

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 12'316'700.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

**Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf:  
Fr. 24'633'300.--**

Der Kredit wird grösstenteils als bedingt rückzahlbares Darlehen und zu einem Teil als à-fonds-perdu-Investitionsbeitrag geleistet.

### 2 RECHTSGRUNDLAGEN

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz vom 20. 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.
- GRB 0962 vom 15. Juni 2004 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2005–2008"
- GRB 2186 vom 26. März 2007 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr; Verlängerung des Rahmenkredits 2005–2008 bis Ende 2009; Zusatzkredit"

### 3 KOSTEN / NEUE AUSGABEN ZULASTEN RAHMENKREDIT

Baukosten Depot	Fr.	74'040'000.--
Gleisanschluss Mingerstrasse	Fr.	7'338'000.--
Allgemeines (u.a. Planungs- und Projektierungskosten)	Fr.	5'191'000.--
Brücke über die Autobahn A6	Fr.	4'472'000.--
Rückbau der bestehenden Gebäude	Fr.	1'599'000.--
Reserve unvorhergesehenes	Fr.	5'000'000.--
MwSt-Zuschlag auf à-fonds-perdu-Beiträgen	Fr.	609'000.--
<b>Total Neubau Tramdepot Bolligenstrasse (ohne Land)</b>	<b>Fr.</b>	<b>98'249'000.--</b>

./Anteil Bernmobil	Fr.	47'125'000.--
./Anteil Stadt Bern	Fr.	4'700'000.--
./Anteil Bund (Infrafonds / Astra)	Fr.	8'739'000.--
./Anteil ewb	Fr.	735'000.--
<b>Kostenanteil zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden) <sup>1)</sup></b>	<b>Fr.</b>	<b>36'950'000.--</b>
./ Anteil der bernischen Gemeinden nach Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG	Fr.	12'316'700.--

---

**Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit** **Fr. 24'633'300.--**

1) Vom Kostenanteil zulasten des Kantons Bern werden Fr. 34'492'000.-- als bedingt rückzahlbares Darlehen und Fr. 2'458'000.-- als à-fonds-perdu-Investitionsbeitrag geleistet.

### 3.1 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

Es handelt sich um neue Ausgaben gemäss Art. 48 Abs. 2 Bst. a FLG. Im Weiteren sind die Ausgaben einmalig im Sinne von 46 FLG. Der Kredit erfolgt zulasten des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2005–2009".

Gemäss Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses 0962 vom 15. Juni 2004 ist der Regierungsrat zuständiges Organ nach Art. 53 Abs. 2 FLG für die Mittelverwendung und den Vollzug des Rahmenkredits.

### 3.2 Bezug zu Budget und Finanzplan

Die Ausgabe ist im Voranschlag 2009 sowie im Finanzplan 2010 und 2011 enthalten.

### 3.3 Folgekosten

Das bedingt rückzahlbare Darlehen wird 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 aus dieser Investition wird im Rahmen der jährlichen Offertverhandlungen zu beurteilen sein.

Ein Teil des Subventionsbeitrags wird à-fonds-perdu geleistet. Der Beitragsempfänger muss die mit dem afp-Investitionsbeitrag finanzierten Anlagen im Zeitpunkt der Realisierung direkt abschreiben.

### 3.4 Rahmenkredit "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2005 – 2009"

<b>Bewilligte Kreditsumme (GRB 04/0962 + Zusatzkredit GRB 07/2186)</b>	<b>Fr.</b>	<b>226'000'000.--</b>
bereits beansprucht	Fr.	200'200'380.--
<i>noch offene Kreditsumme</i>	Fr.	25'799'620.--
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	Fr.	24'633'300.--
<b>Stand Rahmenkredit neu</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'166'320.--</b>

### 3.5 Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit" (Beilage)

Im Rahmen der Berichterstattung über den ÖV-Investitionsrahmenkredit wurde ein Raster zur Beurteilung der Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr entwickelt. Ausgehend von einer Kurzbeschreibung und den finanziellen Eckwerten wird die Bedeutung eines Projekts in Bezug auf die vier zentralen Zielsetzungen und die räumliche Wirkung dargelegt. In einem weiteren Schritt erfolgt eine qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung.

#### Ergebnis

Im Hinblick auf die Tramerweiterung Bern West sind zusätzliche Abstellkapazitäten zwingend notwendig.

#### 4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

Mehrjähriger Verpflichtungskredit (Art. 50 Abs. 3 FLG) mit folgenden voraussichtlichen Zahlungen:

Konto	Produktgruppe	Kostenträger	Jahr	Betrag
564000	09.13.9171	9171.01	2009	Fr. 3'000'000.--
	Infrastruktur und Rollmaterial ÖV		2010	Fr. 26'950'000.--
			2011	Fr. 7'000'000.--
<b>Total</b>				<b>Fr. 36'950'000.--</b>

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Gestützt auf Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG beteiligen sich die Gemeinden mit einem Drittel an den auf den Kanton Bern entfallenden Kosten. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von Fr. 12'316'700.-- werden über das Konto 4970.662000 vereinnahmt.

#### 5 BEDINGUNGEN

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

#### 6 BEGRÜNDUNG

##### Zusätzlicher Depotbedarf

Die bestehenden Tramdepots Burgernziel und Eigerplatz sind auf den aktuellen Trambestand von Bernmobil ausgelegt. Für die Unterbringung von zusätzlichen Tramfahrzeugen sind heute keine Kapazitäten vorhanden. Diese müssen erst geschaffen werden. Ein Ausbau des Depots Eigerplatz ist nicht möglich. Der Ausbau des Depots Burgernziel wäre für die Unterbringung der zusätzlichen Fahrzeuge für Tram Bern West kurzfristig zwar möglich. Die Stadt Bern, in deren Besitz sich das Areal befindet, sieht gemäss dem Stadtentwicklungskonzept jedoch vor, das Areal mittelfristig einer anderen Nutzung zuzuführen und das sanierungsbedürftige Tramdepot Burgernziel aufzuheben. Entsprechend benötigt BERNMOBIL neue Abstellkapazitäten für Tramfahrzeuge an einem anderen Standort.

##### Standortevaluation

Im Hinblick auf die Erweiterung des Tramnetzes Richtung Bern West und Tram Region Bern (Köniz – Bern – Ostermündigen) wurden seitens Bernmobil und der Stadt Bern verschiedene Varianten für einen möglichen Depotaus- oder -neubau geprüft. Die durchgeführten Standortevaluationen für einen Neubau haben den Standort Bolligenstrasse als beste Lösung ergeben. Das Tramdepot wird auf dem ehemaligen Armeeareal an der Bolligenstrasse 58–78 erstellt. Der Depotneubau wird genügend Abstellkapazitäten haben, damit das Depot Burgernziel aufgehoben werden kann und die für Tram Bern West neu beschafften Tramfahrzeuge untergebracht werden können. Zudem bietet das Areal genügend Platz für weitere Ausbautetappen im Hinblick auf zukünftige Tramprojekte (z.B. Tram Region Bern).

##### Tramdepot Bolligenstrasse

Das Projekt Tramdepot Bolligenstrasse umfasst das eigentliche Tramdepot sowie die Zufahrtsstrecke ab dem bestehenden Tramnetz. Die Zu- und Wegfahrt zum neuen Depot erfolgt ab der heutigen Tramwendeschleife Guisanplatz über die Mingerstrasse, den Mingerkreisel und eine neu zu erstellende Brücke über die Autobahn A6. Für den Einbau eines Tramtrogs in die beiden bestehenden Brücken via Bolligenstrasse respektive Pulverweg wären umfangreiche Anpassungen und Verstärkungen nötig gewesen. Diese wären praktisch einem Neubau gleich gekommen, der ebenfalls an die verschärften Auflagen einer Verbreiterung der Autobahn hätte angepasst werden müssen. Ein Abzweiger via Brücke Pulverweg wäre aufgrund der Brückenneigung gleistechnisch nicht machbar gewesen und ein Anschluss via Brücke Bolligenstrasse

hätte die geschützte Bolligenallee tangiert und in das Verkehrsregime Wankdorfplatz eingegriffen.

Das Depot ist als eingeschossiger, unbeheizter (jedoch isolierter) Hallenbau für 28 Trams zu 42 Meter Länge konzipiert. Der Hallenbau wird ergänzt durch Einbauten (Waschanlage, Unterhaltsstand) sowie Betriebsräumlichkeiten für das Personal. Das Gebäude wird so konzipiert, dass eine spätere Erweiterung in Nord- und Südrichtung einfach möglich ist, etwa für eine Erhöhung der Abstellkapazität oder eine allfällige Werkstatt.

### Terminplan

Der Terminplan sieht wie folgt aus:

- |                              |               |
|------------------------------|---------------|
| - Rückbau bestehende Gebäude | Oktober 2009  |
| - Vorliegen Plangenehmigung  | November 2009 |
| - Baubeginn                  | Dezember 2009 |
| - Inbetriebnahme             | Mitte 2011    |

Für die Unterbringung der zusätzlichen Fahrzeuge für die Tramerweiterung Bern West sind zusätzliche Abstellkapazitäten zwingend notwendig. Mit dem Depotneubau Bolligenstrasse kann Bernmobil auf längere Frist die notwendigen Abstellkapazitäten sicherstellen.

### Beilage

- Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:



**Bernmobil / Neubau Tramdepot Bolligenstrasse** **2009\_13**

**Beschreibung und finanzielle Angaben**

<b>Bauherr</b>	Bernmobil	36. Vereinbarung Art. 56 EBG
----------------	-----------	------------------------------

**Projektbeschreibung**  
 Es wird ein Depotneubau erstellt, der genügend Abstellkapazitäten bietet, damit das Depot Burgernziel aufgehoben und die für Tram Bern West neu beschafften Tramfahrzeuge untergebracht werden können. Das Areal bietet aber auch genügend Platz für weitere Etappen. Ein Ausbau des Tramdepots eröffnet Abstellkapazitäten für zukünftige Tramprojekte (z.B. Tram Region Bern). Das Projekt Tramdepot Bolligenstrasse umfasst das eigentliche Tramdepot sowie die Zufahrtsstrecke ab dem bestehenden Tramnetz. Die Zu- und Wegfahrt zum neuen Depot erfolgt ab der heutigen Tramwendeschleife Guisanplatz über die Mingerstrasse, den Mingerkreisel und eine neu zu erstellende Brücke über die Autobahn A6.  
 Das Depot ist als eingeschossiger, unbeheizter (jedoch isolierter) Hallenbau für die Abstellung von 28 Trams zu 42 Meter Länge konzipiert. Der Hallenbau wird ergänzt durch Einbauten (Waschanlage, Unterhaltsstand) sowie Betriebsräumlichkeiten für das Personal. Das Gebäude wird so konzipiert, dass eine spätere Erweiterung in Nord- und Südrichtung einfach möglich ist, etwa für eine Erhöhung der Abstellkapazität oder eine allfällige Werkstatt.

Kosten & Finanzierung	Budget	Ist
Bernmobil	CHF 47'125'000	
Stadt Bern	CHF 4'700'000	
Bund	CHF 8'739'000	
ewb	CHF 735'000	
Kanton Bern brutto	CHF 36'950'000	
<b>Total</b>	<b>CHF 98'249'000</b>	-

<b>ÖV-Investitionsbeitrag Kanton Bern</b>		
Kanton Bern brutto	CHF	36'950'000
./ Anteil bernische Gemeinden	CHF	-12'316'700
<b>ÖV-Nettoinvestition zu Lasten Kanton Bern</b>	<b>CHF</b>	<b>24'633'300</b>

<b>Kreditbeschluss</b>	RRB
------------------------	-----

<b>Baubeginn</b>	2009	<b>Inbetriebnahme</b>	2011
------------------	------	-----------------------	------

**Vier zentrale Zielsetzungen und räumliche Wirkung**

1. Zentrale Zielsetzungen von Investitionsbeiträgen im ÖV	kein Beitrag	Beitrag klein-mittel-gross
<b>1.1 Investition für die Gewährleistung der Betriebssicherheit</b>	□	□
<b>1.2 Investition für die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft</b> Funktionierende Depotinfrastruktur für Tram Bern West	■	■
<b>1.3 Investition in die Verbesserung der Dienstleistungsqualität</b>	□	□
<b>1.4 Investition für die Bereitstellung nachfragegerechter Kapazitäten</b> Für die Tramerweiterung Bern West sind zusätzliche Abstellkapazitäten zwingend notwendig. Erweiterung des Depots für weitere Tramnetz-Ausbauten möglich.	■	□

<b>2. Dominierende räumliche Wirkung der Investition</b>	□	□	□	□
	mind. gesamt- kantonal	über- regional/ kantonal	regional	lokal

<b>Qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung</b>		<b>Bermobil / Neubau Tramdepot Bolligenstrasse</b>							
		stark verbessert	verbessert	verbessert	leicht verbessert	keine Veränderung	leicht verschlechtert	verschlechtert	stark verschlechtert
<b>3. Wirtschaft</b>									
3.1 ÖV-Erreichbarkeit des Standortes		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2 Erreichbarkeit von ESP bzw. Regionalzentren		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3 Qualität des ÖV		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4 Wirtschaftlichkeit des ÖV Erhöhter Abschreibungsbedarf		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>4. Gesellschaft</b>									
4.1 Verkehrssicherheit		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.2 Lebensqualität in Siedlungsgebieten Aufhebung Depot Burgernziel		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.3 Mobilitätsangebot aus Sicht der Anwohner		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.4 Intermodaler Verkehr		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>5. Umwelt</b>									
5.1 Lokale Umweltbelastung (Lärm, Luft) Verlagerung Depot Burgernziel		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.2 Flächenverbrauch Zusätzlicher Flächenverbrauch durch grösseren Neubau		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.3 Trennwirkung ausserhalb von Siedlungsgebieten		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.4 Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Gesamtbeurteilung**

Stärken:

Schwächen:

Gesamturteil: Im Hinblick auf die Tramerweiterung Bern West sind diese zusätzlichen Abstellkapazitäten zwingend notwendig.