

## **Tram Bern West als zukunftsweisendes Projekt im Agglomerationsverkehr**

Das Tram Bern West ist schweizweit eines der zukunftsweisenden Projekte im Agglomerationsverkehr. Die neue Tramlinie mit zwei Ästen im Westen Berns soll zu einem zeitgemässen und kundenfreundlichen Angebot werden. Die Promotoren von BernMobil, Stadt und Kanton Bern versprechen sich zudem eine Kostensenkung im öffentlichen Stadtverkehr sowie wirtschaftliche Impulse für Stadt und Kanton.

Dank seinem wegweisenden Charakter hat der Bund seine finanzielle Unterstützung zugesichert. Im Rahmen der Sofortmassnahmen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs will er 42 Prozent der insgesamt 108 Millionen Franken übernehmen. Das Tram Bern West ist schweizweit eines der ersten Projekte, das im Rahmen der Agglomerationsfinanzierung kurzfristig realisiert werden kann. Es hat deshalb Signalwirkung für andere Agglomerationsprojekte in der Schweiz. Über die Beteiligung des Kantons Bern entscheidet der Grosse Rat voraussichtlich im April 2003.

Weltweit erlebt das Tram einen Aufschwung als fortschrittliches und zukunftsgerichtetes Verkehrsmittel. Dank technischer Fortschritte wie z.B. der Niederflurtechnik ist es eine attraktive Alternative zum Bus.

### Weitere Informationen:

Tram Bern West

BernMobil

Bundesamt für Verkehr BAV

[www.trambernwest.ch](http://www.trambernwest.ch)

[www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch)

[www.admin.bav.ch](http://www.admin.bav.ch)

28. November 2002



## Projektdokumentation

Stand November 2002

Ein Gemeinschaftsprojekt von BERNMOBIL, Stadt und Kanton Bern  
BERNMOBIL Eigerplatz3 Postfach, 3000 Bern 14, [info@trambernwest.ch](mailto:info@trambernwest.ch)

[www.trambernwest.ch](http://www.trambernwest.ch)

# Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Zeit für Tram Bern West .....           | 3  |
| Tram Bern West - die Linienführung..... | 4  |
| Warum ein Tram Bern West?.....          | 5  |
| Was kostets – wer zahlt?.....           | 6  |
| Ist ein Tram wirtschaftlich? .....      | 8  |
| Eine Idee wird konkret.....             | 9  |
| Meilensteine .....                      | 11 |
| Die Quartierforen .....                 | 12 |
| Die Projektbeteiligten.....             | 14 |
| Kontakte .....                          | 15 |

## Zeit für Tram Bern West

Nach Bümpliz und Bethlehem-Brünnen soll künftig ein Tram fahren.

Während langer Zeit als veraltetes Transportsystem geschmäht, gilt das Tram heute - dank technischer Fortschritte wie z.B. der Niederflurtechnik - wieder als interessante und kostengünstige Alternative im öffentlichen Verkehr. Weltweit erlebt das Tram einen Aufschwung. Das zeigen die vielen Tramprojekte, die in ausländischen Städten (Strassburg, Lyon, Lille, Montpellier, Freiburg i.B., Los Angeles, San Diego) realisiert, aber auch in der Schweiz (Genf, Lausanne, Basel, Zürich, Luzern u.a.) vorangetrieben werden.

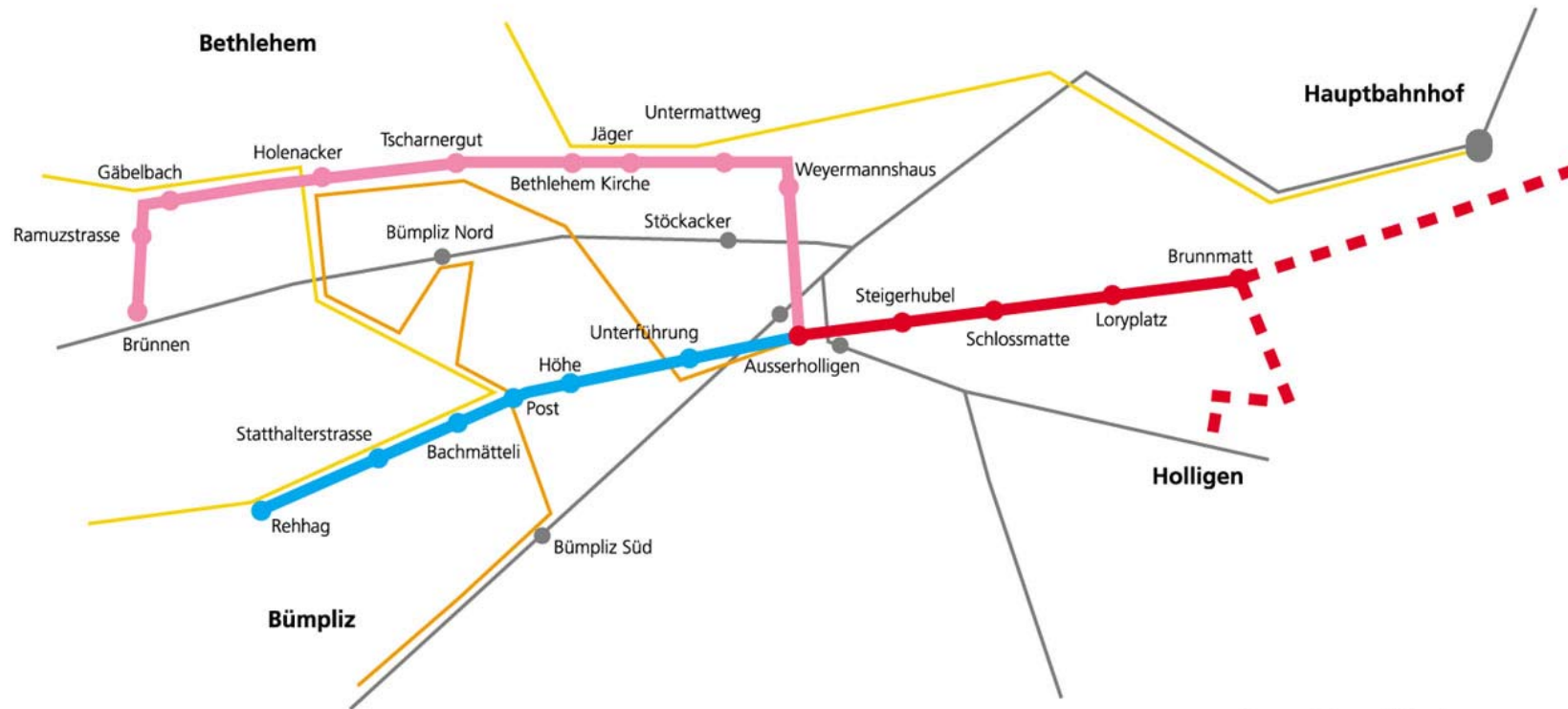
All diesen Projekten liegt die gemeinsame Erkenntnis zu Grunde: Ein modernes Tramsystem ist komfortabler, leistungsfähiger und auf die Dauer wirtschaftlicher als ein Busbetrieb.

Diese Vorteile will sich auch Bern zunutze machen. Die bestehenden Buslinien 13 und 14 nach Bümpliz und Bethlehem sollen durch ein Tram ersetzt werden. Vorgesehen ist eine Tramlinie, die sich in Ausserholligen in zwei Linienäste teilt: Der eine Ast führt entlang der heutigen Buslinie nach Bümpliz, der andere nach Bethlehem-Brünnen, wo das Tram die neu entstehenden Wohn- und Arbeitsgebiete in Brünnen (Einkaufs- und Freizeitzentrum WESTside) sowie im Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen-Weyermannshaus erschliesst.

Das Tram Bern West ist ein Gemeinschaftsprojekt von BERNMOBIL, Stadt und Kanton Bern und wird mit viel Engagement vorangetrieben. Für die Schweiz hat das Tram Bern West Pioniercharakter, denn es ist eines der ersten Vorhaben, das im Rahmen der Agglomerationsfinanzierung des Bundes kurzfristig umgesetzt werden kann - mit Signalwirkung für andere Agglomerationsprojekte in der Schweiz.

Stimmen Kantonsparlament und Stadtbevölkerung im Jahr 2003 dem Projekt zu, könnte bereits 2006 das erste Tram nach Bern West fahren.

# Tram Bern West - die Linienführung



## Tram Bern West

- Holligen neu
- Bethlehem neu
- Bümpliz neu
- Tram bestehend

## übrige ÖV-Linien

- Bus Linie 27
- Bahn
- Postauto

# Warum ein Tram Bern West?

Mit einem Tram wollen Stadt und Kanton der Entwicklung in Bern West neue Impulse geben.

## **Mehr Kapazitäten sind dringend nötig**

Die Trolleybuslinien 13 und 14 transportieren täglich 40'000 Fahrgäste nach Bümpliz und Bethlehem. Die Kapazitätsgrenzen sind erreicht. Die neuen Entwicklungen im Westen Berns bedeuten, dass in Zukunft noch mehr Fahrgäste transportiert werden wollen. Bereits heute verkehrt in Spitzenzeiten alle anderthalb Minuten ein Bus. Der öffentliche und der private Verkehr behindern sich gegenseitig, es kommt zu Staus. Das Tram Bern West schafft Abhilfe: Es bietet mehr Transportkapazität und reduziert das Verkehrsaufkommen, weil ein Tramzug gegenüber dem Bus bis zu dreimal mehr Fahrgäste aufnehmen kann. Zudem benutzt es teilweise ein Eigentrassee.

## **Mehr Leistung und Komfort für die Kundschaft**

Das Tram Bern West bringt die dringend nötige Leistungsfähigkeit für eine grosse Anzahl Fahrgäste. Und mehr Fahrkomfort: Die neuste Niederflurtechnik, eine moderne Innenausstattung, die ruhige und konstante Fahrweise machen das Tram zum attraktiven Verkehrsmittel.

## **Aufschwung für die Wirtschaft – nicht nur in Bern West!**

Die Wirtschaftskraft der Zentren und Agglomerationen bestimmt weitgehend den Wohlstand eines Landes. Nicht nur der Westen Berns mit seinen neuen Projekten Brünnen, WESTside und Weyermannshaus profitiert vom Tram Bern West, sondern der ganze Kanton. Das Tram Bern West dient dem Gewerbe, den Dienstleistungsbetrieben, der Industrie, den Kundinnen und Kunden.

## **Finanzielle Vorteile**

Das Tram ist günstiger als der Busbetrieb: Für den Kanton Bern reduzieren sich die Abgeltungen gegenüber heute um durchschnittlich eine halbe Million Franken pro Jahr. Davon profitiert auch die Stadt, welche den öffentlichen Verkehr im Kanton wie alle Gemeinden mitfinanziert. Zudem muss die Stadt weniger Geld für den Strassenunterhalt aufwenden, weil die Belastung durch die Busse wegfällt. Die Betriebs- und Unterhaltskosten von BERNMOBIL werden mit dem Tram Bern West sogar um jährlich 3 Mio. Franken gesenkt. Das zeigen Wirtschaftlichkeitsberechnungen.

## **Mehr Raum und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden**

Das Tram Bern West wird teilweise auf einem eigenen Trasse geführt. Dies bringt mehr Sicherheit und weniger Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmenden. Die Führung der Velowege wird mit dem Tram Bern West verbessert.

## **Mehr Lebensqualität für uns alle**

Das Tram Bern West erschliesst Arbeits- und Wohngebiete auf attraktive und umweltfreundliche Art. Es entspricht dem neusten Stand der Technik und fährt leise und sauber.

## **Näher bei der Kundschaft**

Das Tram Bern West erschliesst neue Wohn- und Arbeitsgebiete. Die Linienführung ist auf die Bedürfnisse der Kundschaft abgestimmt. Zudem besteht die Absicht, das neue Tram am Hauptbahnhof dereinst gegen Osten weiterzuführen. Ein Betriebskonzept für Durchmesserlinien ist bei der Regionalen Verkehrskonferenz RVK in Arbeit.

## Was kostets – wer zahlt?

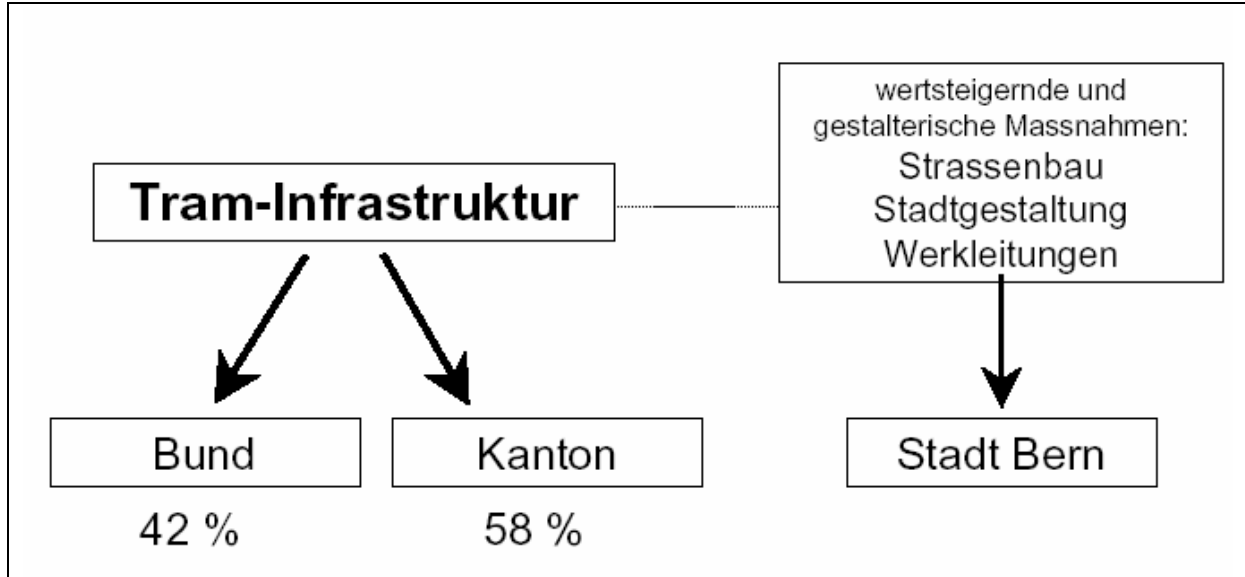
Der Bau der Tramlinien kostet rund 108 Millionen Franken – 42 % davon zahlt der Bund

Gemäss Planungsstand vom Oktober 2002 betragen die Kosten für den Bau der Tramlinien rund 108 Millionen Franken. Der Bund hat zugesichert, im Rahmen der Sofortmassnahmen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs 42 Prozent der Kosten zu tragen. Der Kanton Bern übernimmt folglich 58 Prozent der Kosten, vorausgesetzt, der Grosse Rat bewilligt den Kredit. Die Mittel sind im Finanzplan enthalten. Es sind keine zusätzlichen Gelder des Kantons erforderlich.

Ergänzend nutzt die Stadt Bern die Chance, gestalterische und bauliche Anpassungen im Strassenraum vorzunehmen. Die städtischen Stimmberechtigten werden voraussichtlich im Herbst 2003 über den entsprechenden Kreditantrag entscheiden.

Für die Beschaffung neuer, moderner Tramzüge vom Typ Combino sind bei BERNMOBIL rund 50 Mio. Franken veranschlagt. Weil die alten Trolleybusse im Jahr 2005 ohnehin ersetzt werden müssen, ist der Investitionszeitpunkt für das Tram Bern West sehr günstig.

### Finanzierungsschlüssel für das Tram Bern West



### **Der Bund zahlt mehr als anderswo**

Der Kanton Bern – und damit auch das Projekt Tram Bern West – profitiert im Rahmen der Sofortmassnahmen für den Agglomerationsverkehr von einem hohen Finanzierungsanteil des Bundes. Das zeigt ein Blick auf die Bundesanteile anderer Projekte, die der Bund unterstützen will:

|                   |     |
|-------------------|-----|
| Trambahnen Basel  | 5%  |
| Trambahnen Genf   | 9%  |
| Trambahnen Zürich | 10% |
| Métro Lausanne    | 35% |
| Tram Bern West    | 42% |

Bundsgelder sind Verpflichtungskredite und fliessen nur, wenn das Tram Bern West realisiert wird. Ersatzinvestitionen in das Bussystem nach Bümpliz und Bethlehem würden vom Bund nicht mitfinanziert!



## Ist ein Tram wirtschaftlich?

Das Tram ist auf die Dauer wirtschaftlicher als der Trolleybus

Die Aussicht auf Bundessubventionen ist ein gewichtiges Argument für das Tram Bern West. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht viel wichtiger ist jedoch, dass ein Trambetrieb auf die Dauer kostengünstiger ist als der heutige Busbetrieb. Das zeigt eine vom Kanton veranlasste unabhängige Wirtschaftlichkeitsstudie<sup>1</sup>.

Trotz hohen Anfangsinvestitionen in die Infrastruktur (Bau der Tramlinien) und in die Beschaffung des Rollmaterials ist das Tramsystem langfristig (Zeithorizont: 40 Jahre) wirtschaftlicher.

Warum?

...weil ein Tram mehr Passagiere aufnehmen kann als ein Bus: Für die gleiche Transportleistung braucht es damit weniger Fahrzeuge und weniger Chauffeure

...weil ein Tram robuster und langlebiger ist als ein Bus: Ein Tranzug steht im Durchschnitt 33 Jahre im Einsatz, ein Trolleybus lediglich 20

...weil mit dem Wegfall des Busverkehrs weniger Geld für den Unterhalt von Strassen und Haltestellen aufgewendet werden muss.

---

<sup>1</sup> Ecoplan 2002: Tram Bern West, Wirtschaftlichkeitsrechnung, 25. Sept. 2002

# Eine Idee wird konkret

Seit 1999 läuft die Planung auf Hochtouren – nach neunzigjähriger Vorgeschichte...

Seit 1914, als Bümpliz das erste Konzessionsgesuch an den Regierungsrat stellte, wird die Idee einer Tramverbindung nach Bümpliz und Bethlehem immer wieder aufgegriffen, zuletzt 1991 im Postulat Heinz Junker oder 1992 im Postulat Jürg Perrelet. Eigentlicher Auslöser für das heutige Projekt Tram Bern West war die kantonale Planung für den Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen–Weyermannshaus. Die dort vorgesehenen Arbeits- und Wohnplätze können mit dem bestehenden Busnetz nicht mehr erschlossen werden.

Die generelle Linienführung von Tram Bern West wurde vom Gemeinderat der Stadt Bern 1997 genehmigt und von der Quartierkommission Bümpliz Bethlehem zustimmend zur Kenntnis genommen.

## 2000 – 2001: Ideenwettbewerb und Studienaufträge

Auf der Basis der vom Gemeinderat genehmigten Linienführung ist das Tramprojekt Ende 1999 mit der Ausschreibung eines Ideenwettbewerbs neu lanciert worden. 25 Teams, zusammengesetzt aus Verkehrsingenieuren, Architekten und Landschaftsarchitekten, haben in der Folge Lösungsansätze entwickelt, wie das Trassee des neuen Trams optimal in den Strassenraum eingebettet werden könnte. Eine Jury hat die Arbeiten im Sommer 2000 beurteilt und eine Auswahl getroffen: Sieben Teams - drei für den Teilbereich Holligen und je zwei für Bümpliz und Bethlehem - konnten ihre Ideen im Rahmen von Studienaufträgen weiterentwickeln.

Im März 2001 erkor die Jury aus den eingereichten Studienaufträgen die beste Lösung für jeden der drei Teilbereiche Holligen, Bümpliz und Bethlehem.

### *Eigentrassee oder Mischverkehr?*

Ein modernes Tram kann seine Stärken vor allem dort voll ausspielen, wo es über möglichst lange Strecken auf einem eigenen Trassee fährt. Nur ein Tram, das nicht im Verkehrsstau stecken bleibt, garantiert attraktive, kurze Reisezeiten und Pünktlichkeit. Hier treffen sich die Interessen des öffentlichen Verkehrs denn auch mit jenen des Individualverkehrs: Automobilisten, aber auch Velofahrende profitieren von einem Tram-Eigentrassee, weil sich die verschiedenen Verkehrsmittel weniger in die Quere kommen und durch die Entflechtung das Unfallrisiko reduziert wird.

In einem bebauten, intensiv genutzten städtischen Strassenraum, der verschiedenen Verkehrsmitteln dient, ist die Forderung nach einem Eigentrassee allerdings nicht leicht zu erfüllen. Das gilt gerade auch für das Tram Bern West, das neben den Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden auch hohen städtebaulichen und gestalterischen Ansprüchen gerecht werden will. Eine ganzheitliche Betrachtungsweise ist unumgänglich. Das bebaute Stadtgebiet bietet weniger Möglichkeiten, Strassenflächen für bestimmte Verkehrsmittel zu reservieren. Hier nach verträglichen, allseits akzeptablen Lösungen zu suchen, ist die grosse Herausforderung für alle Projektbeteiligten.

### *Eigentrassee nur teilweise realisierbar*

Die Wettbewerbsarbeiten zeigen, dass auf vielen Abschnitten ein Eigentrassee städtebaulich verträglich realisiert werden kann. Sie zeigen aber auch, dass in bebauten Gebieten der Platz für ein eigenes Trassee fehlt. Insbesondere im Bereich der Quartierzentren der drei Teilbereiche Holligen, Bethlehem und Bümpliz sind Lösungen sinnvoll, die ein Hinter- statt ein Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel vorsehen. Damit das Tram aber auch auf diesen Abschnitten zügig vorwärts kommt, muss der Verkehrsfluss zentral gesteuert werden.

Auf der Schlosstrasse ist im unbebauten Teil (Loryplatz – Huberstrasse) ein Eigenrassee, im bebauten Teil (Huberstrasse – Europaplatz) jedoch Mischverkehr vorgesehen. Der Ast nach Bethlehem-Brünnen erhält über weite Strecken ein Eigenrassee, die Linie nach Bümpliz wird dagegen hauptsächlich im Mischverkehr geführt.

## **2002: Auflageprojekt**

Die Siegerteams bearbeiteten ihre Projekte nach Abschluss des Wettbewerbsverfahrens weiter und fügten die drei Teilbereiche Holligen, Bethlehem und Bümpliz zu einer Gesamtlösung zusammen. Daraus entstand das Auflageprojekt, welches im Sommer 2002 beim Bund eingereicht wurde.

Während das Auflageprojekt für das Tram Bern West beim Bundesamt für Verkehr auf Herz und Nieren geprüft wird, laufen die Arbeiten für die nächste Phase – das Bauprojekt – auf Hochtouren. Auf technischer wie auf politischer Ebene ist Eile angesagt, denn die Chancen, das Tram Bern West mit Unterstützung von Bundesgeldern zu realisieren, sind um so grösser, je eher ein baureifes Projekt vorliegt und je rascher Kanton und Stadt Bern ihre Finanzierungsbeiträge sprechen.

## **2003: Grossratsbeschluss und städtische Volksabstimmung**

2003 wird für das Tram Bern West zum Jahr der Entscheidungen: Voraussichtlich im April wird der Grosse Rat über den Kantonskredit für die neuen Tramlinien nach Bümpliz und Bethlehem abstimmen, im Oktober werden die städtischen Stimmberechtigten über den Kostenanteil der Stadt Bern befinden.

## **2004: Baubeginn?**

Im Falle positiver Abstimmungsergebnisse und vorliegender Projektgenehmigung wird Anfang 2004 mit Bauen begonnen. Bereits 2006 könnte dann das erste Tram nach Bern West fahren

## Meilensteine

|            |          |   |
|------------|----------|---|
| 1914       |          | Erstes Konzessionsgesuch von Bümpliz an den Regierungsrat   |
| 1972       |          | Erstes Vorprojekt für ein Tram nach Bümpliz   |
| 1990       |          | Motion H. Junker: Erschliessung von Bümpliz - Bethlehem mit "Bus - Tram 2000"   |
| 1994       |          | Gesamtplanung Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen-Weyermannshaus: Der Vollausbau bedingt ein leistungsfähigeres Angebot der öV-Erschliessung<br>Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit einer Tramlinie Bern West   |
| 1995       |          | Der Stadtrat genehmigt das Stadtentwicklungskonzept STEK und den Kredit für das Vorprojekt zum Tram Bern West   |
| 1997       |          | Die Netzoptimierungsstudie schlägt neue Tramlinien nach Ostermundigen und Bern West vor. Die Städtischen Verkehrsbetriebe SVB übernehmen die Federführung für das Tram Bern West<br>Der Gemeinderat genehmigt die generelle Linienführung. Die Quartierkommission Bümpliz/Bethlehem (QBB) stimmt der generellen Linienführung und der weiteren Planung zu |
| 1998       |          | Der Gemeinderat beantragt beim Kanton die Umstellung der Trolleybuslinien 13 und 14 auf Trambetrieb   |
| 1999       |          | Der Kanton setzt für das Projekt Tram Bern West eine Behördendelegation unter der Leitung von Regierungsrätin Dori Schaer-Born ein.   |
| 2000 -2001 |          | Ideenwettbewerb und Studienaufträge<br>Ziel: Optimale Einbettung des Trassees in den Strassenraum aus städtebaulicher, betrieblicher und verkehrstechnischer Sicht<br>Quartierbezogener Mitwirkungsprozess (Quartierforen)  |
| 2001       |          | Erküren der drei Siegerprojekte für die Teilbereiche Holligen, Bümpliz und Bethlehem-Brünnen  |
| 2002       | Februar  | Der Bund stellt die finanzielle Unterstützung des Projekts im Rahmen der Sofortmassnahmen für den Agglomerationsverkehr in Aussicht   |
| 2002       | Februar  | Der Stadtrat genehmigt den Projektierungskredit für die flankierenden Massnahmen  |
| 2002       | August   | Einreichung des Auflageprojektes beim Bundesamt für Verkehr   |
| 2003       | Frühling | Kanton: Der Grossrat entscheidet über den Finanzierungsbeitrag  |
| 2003       | Herbst   | Stadt Bern: Volksabstimmung über den Beitrag der Stadt  |
| 2004       |          | Frühestmöglicher Baubeginn  |
| 2006       |          | Frühestmögliche Inbetriebnahme  |

## Die Quartierforen

Die Bevölkerung plant beim Tram Bern West mit

Das Projekt Tram Bern West wird von einem so genannten Quartierforum begleitet. Dieses besteht aus Vertreterinnen und Vertretern der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, der Quartiermitwirkung 3 (Holligen) und aus interessierten Privatpersonen, die sich auf einen Aufruf Ende 1999 gemeldet haben. Beteiligt sind auch Interessenvertreter/-innen aus Fachverbänden und Wirtschaft.

Aufgabe des Quartierforums ist es, die Anliegen der betroffenen Bevölkerung ins Projekt einzubringen. Die Teilnehmenden sollen die Vorschläge aus dem Ideenwettbewerb und den anschliessenden Studienaufträgen aus der Sicht des Quartiers beurteilen und die Idee „Tram Bern West“ in ihrem Umfeld verbreiten.

Das erste Quartierforum fand Ende Februar 2000 im Sternensaal Bümpliz statt. Rund 45 Personen diskutierten die Tramidee und brachten in Gruppenarbeiten ihre Vorstellungen, Anliegen und Kriterien ein, an denen sie die Beiträge des parallel dazu laufenden Wettbewerbsprozesses messen wollen.

Am zweiten Quartierforum, das im August 2000 nach Teilbereichen getrennt an drei Abenden im Kornhaus Bern stattfand, wurden die Forumsmitglieder mit den Resultaten des Ideenwettbewerbs konfrontiert und brachten ihre Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf die nächste Phase der Studienaufträge ein.

Ein drittes und letztes Quartierforum fand Ende März 2001 im Quartierzentrum Tscharnergut statt. Hier wurden der Quartierbevölkerung die Siegerprojekte der Studienaufträge für die drei Teilbereiche Holligen, Bethlehem und Bümpliz vorgestellt. Die Forumsmitglieder konnten sich erneut zu den Beiträgen äussern und beurteilen, wie gut ihre Anliegen ins Projekt integriert worden sind.

Die Mitglieder des Quartierforums werden über die weiteren Projektschritte von der Projektleitung direkt und privilegiert auf dem Laufenden gehalten.

Exkursion mit dem Quartierforum im Mai 2000:

### **Strassburger Tram beeindruckt Besucher aus Bern West**

Wie funktioniert ein moderner Trambetrieb, und welche Schlüsse lassen sich daraus für das Tramprojekt im Westen Berns ziehen? Mit diesen Fragen reisten im Mai 2000 rund 35 Mitglieder des Quartierforums Tram Bern West nach Strassburg, wo seit acht Jahren ein neues, leistungsfähiges Tramsystem Furore macht. Beeindruckt und inspiriert von den Strassburger Tram-Ideen kehrte die Berner Gruppe aus dem Elsass zurück: „Phänomenal“, „super“, „vorbildlich“ – so fassten die Teilnehmenden in einer Umfrage ihre Eindrücke vom Tramprojekt in Strassburg zusammen.

# Zusammensetzung der Quartierforen

## **Bürgerinnen und Bürger aus den Quartieren**

Holligen  
Bethlehem  
Bümpliz

## **Quartierkommission Bümpliz/Bethlehem**

Arbeiterkartell Bümpliz-Bethlehem  
Bethlehemleist  
Bottigenleist  
Christlich demokratische Volkspartei, Ortsgruppe  
Bümpliz  
Evangelische Volkspartei  
Freisinnig-Demokratische Partei Bümpliz  
Gäbelbachverein  
Grüne - Freie Liste  
Grüne Partei Bern  
Mieter- und Quartierverein Tscharnergut  
Quartier- und Mietverein Schwabgut  
Quartierverein Bethlehemacker  
Quartierverein Fellergut  
Quartierverein Holenacker  
Quartierverein Riedernrain  
Quartierverein Untermatt  
Schweizer Demokraten Ortsgruppe Bern West  
Sozialdemokratische Partei Ortsgruppe Bethlehem  
Sozialdemokratische Partei Ortsgruppe Bümpliz  
Stöckacker-Leist  
Südquartierleist

## **Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM 3)**

Elternrat Brunnmatt Steigerhubel  
Familienverein Holligen  
Holligen-Fischermätteli-Leist  
Mattenhof-Leist  
Mieterinnenverein Steigerhubel  
Präsidium QM3  
Quartiertreff Steigerhubel  
Schulhaus Munzinger  
Schulhaus Pestalozzi  
Veielihubel-Leist  
Verein Treffpunkt Cäcilia  
Volksschulkommission Schulkreis Brunnmatt

## **Planungs- und Verkehrskommission des Stadtrats**

Verkehrsverbände  
Verkehrs-Club der Schweiz  
Touring-Club der Schweiz  
Automobilclub der Schweiz  
Interessengemeinschaft Velo Bern  
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, IGOV

## **Fachverbände**

Arbeitsgruppe Berner Architektinnen und  
Planerinnen, ABAP  
Bund Schweizer Planerinnen und Planer, BSP  
Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, SIA  
Wirtschaftsvertretungen  
Gewerkschaftsbund der Stadt Bern und Umgebung  
Handels- und Industrieverein, Sektion Bern

# Die Projektbeteiligten

## Behördendelegation

|  |   |
|--|---|
| <b>Kanton Bern</b><br>Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern  | Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer<br>(Vorsitz)   |
| <b>Stadt Bern</b><br>Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau<br>Direktion für Finanzen, Personal und Informatik   | Gemeinderat Alexander Tschäppät<br>Gemeinderätin Therese Frösch   |
| <b>Region</b><br>Regionale Verkehrskonferenz 4   | Walo Hänni, Präsident RVK 4   |
| <b>Vertretungen von Verwaltung und Projekt</b><br>Amt für öffentlichen Verkehr<br>Amt für wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Bern<br>Tiefbauamt der Stadt Bern<br>Stadtplanungsamt<br>Fachstelle öffentlicher Verkehr der Stadt Bern<br>BERNMOBIL | Jürg von Känel, Amtsvorsteher<br>Adrian Studer, Amtsvorsteher<br>Hans-Peter Wyss, Stadttingenieur<br>Christoph Rossetti<br>Dieter Arnold<br>Hans-Rudolf Kamber, Direktor<br>Hans Konrad Bareiss |

## Lenkungsausschuss

|   |  |
|---|--|
| <b>Kanton Bern</b><br>Amt für öffentlichen Verkehr  | Jürg von Känel   |
| <b>Stadt Bern</b><br>Tiefbauamt der Stadt Bern<br><br>Stadtplanungsamt<br>Fachstelle öffentlicher Verkehr der Stadt Bern<br>Energie Wasser Bern ewb | Hans-Peter Wyss<br>Martin Arn<br>Christoph Rossetti<br>Dieter Arnold<br>Kurt Bill<br>Markus Kissling |
| <b>BERNMOBIL</b>  | Hans-Rudolf Kamber<br>Hans Konrad Bareiss  |
| <b>Beauftragte</b><br>Gesamtprojektleitung Tram Bern West<br><br>Kommunikationsstelle   | Bernhard Roth<br>Andreas Lingg<br>Mark Egger   |

# Kontakte

info@trambernwest.ch  
www.trambernwest.ch

## **Kommunikationstelle Tram Bern West**

c/o Egger Kommunikation  
Dr. Mark Egger  
Wankdorffeldstrasse 102  
3014 Bern  
Tel. 031 / 335 63 30  
Fax 031 / 335 62 63  
eggerkom@bluewin.ch

## **BERNMOBIL**

Frau Mirjam Bütler, Direktionsassistentin  
Eigerplatz 3  
3000 Bern 14  
mirjam.buetler@bernmobil.ch  
Tel. 031 / 321 88 20  
Fax 031 / 321 86 66