



Regiotram - Variantenentscheid Nidau

Das Vorprojekt Regiotram Biel wurde für Nidau in zwei Varianten erarbeitet. Die Variante «Stedtli» führt das Tram durch das Stedtli und die Variante «BTI Trasse» nutzt das heutige BTI-Trasse. Im Hinblick auf die im nächsten Jahr anstehende Volksabstimmung entscheidet sich der Stadtrat für eine Linienführung.

A. Sachlage / Vorgeschichte

a) Agglomerationsprogramm

Die Stadt und Region Biel will in den nächsten Jahren weiter wachsen. Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr bzw. der Richtplan der Region definiert dazu verschiedene bevorzugte Entwicklungsgebiete, die unter anderem am rechten Seeufer (Wohnzonen) und im Raum Bözingenfeld (Arbeitsplatzgebiete, Sportstätten) liegen.

Das Agglomerationsprogramm Biel enthält deshalb die Massnahme „Ausbau ÖV-Achse Biel – Bözingenfeld“. Mit dieser werden u.a. folgende Ziele verfolgt:

- Der wachsende Entwicklungsstandort „Bözingenfeld“ soll in Bezug auf den ÖV direkter und schneller mit dem Zentrum und der Agglomeration verbunden werden.
- Die zukünftige Erschliessung und Entwicklung der Gemeinden am rechten Bielerseeufer soll verstärkt auf den öffentlichen Verkehrsmitteln basieren. Dies bedingt u.a. eine bessere Anbindung der Bahnlinie ans Zentrum und Richtung Osten der Agglomeration.

b) Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV

Mit einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus dem Jahre 2008 waren für diese neue ÖV-Achse Biel – Bözingenfeld Varianten zu suchen, auf ihre Machbarkeit hin zu beurteilen und aus allen denkbaren Lösungsansätzen in einer umfassenden Bewertung die Bestvariante herauszufinden. Man kam zum Schluss, dass die Variante Regiotram als einzige Variante geeignet ist, die gewünschten städtebaulichen und raumplanerischen Impulse zu verleihen und das Entwicklungsgebiet Bözingenfeld optimal an den öffentlichen Verkehr anzubinden.

c) Vorstudie

Auf Basis der Resultate der ZMB wurde im Rahmen von Vorstudien zum Vorprojekt die Linienführung des Regiotrams überprüft. Ziel war es, die optimale Linienführung für das Tram zu finden und anhand einer gesamtheitlichen Beurteilung zu manifestieren. Der untersuchte Perimeter umfasste die Planung einer Tramlinie zwischen der Gemeindegrenze Ipsach am

westlichen Ende der Strecke und der Endhaltestelle im Bözingenfeld im Bereich der neu geplanten SBB-Haltestelle.

d) Öffentliche Mitwirkung

Die Ergebnisse der Vorstudien wurden am 18. Januar 2010 in die öffentliche Mitwirkung geschickt, die bis Mitte April 2010 dauerte. Zusammen mit den Resultaten der Mitwirkung, welche Mitte Juni 2010 vorlagen, bildeten die Vorstudien die Planungsgrundlage für die Vorprojekte.

Das Fazit aus der Mitwirkung lautete, dass die Linienführung im Grundsatz von einer deutlichen Mehrheit der Parteien und Organisationen sowie einer knappen Mehrheit der Eingebenden befürwortet wird.

Auf der Basis der Vorstudien wurden zwischen 2010 und 2011 die Vorprojekte mit folgenden Schwerpunkten erarbeitet:

- Festlegung der Standorte der Haltestellen
- Verkehrsführung der einzelnen Verkehrsträger
- Prüfung und Dimensionierung der notwendigen Kunstbauten (z.B. Brücken)
- Koordination der Werkleitungsplanung
- Städtebau / Gestaltung entlang der Tramachse
- Abklärungen zum Bauablauf
- Evaluation der Kosten +/- 20%

B. Projekt / Resultate

a) Tramprojekt

Das aktuelle Projekt umfasst eine neue durchgehend doppelspurig geführte Tramachse zwischen Ipsach und Biel - Bözingenfeld, welche an die bestehende Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) ab Ipsach anschliesst. Damit entsteht zwischen Biel und Ins mit einer Gesamtlänge von 27 Kilometern die längste Tramlinie der Schweiz.

Auf dem Gemeindegebiet von Ipsach verläuft die Linienführung auf dem Trasse der heutigen BTI, wobei die Strecke zwischen Ipsach Herdi und Nidau Beunden auf einer Doppelspur ausgebaut werden soll. Anschliessend wird der Nidau-Büren-Kanal im Bereich der heutigen Brücke überquert. Für das Tramprojekt ist der Ersatz der bestehenden Brücke geplant, damit die geltenden gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Statik und der Schifffahrt umgesetzt werden können.

b) Varianten für Nidau

Für die Querung Nidaus wurden **zwei Varianten** im Rahmen des Vorprojekts geplant.

Die **erste Grundvariante** folgt dem bestehenden BTI-Trasse bis zur Keltenstrasse. Von dort aus wird diese in Abstimmung mit der Linienführung der A5-Autobahn bis zum Robert-Walser-Platz geführt. Diese Variante kann unterschiedlich realisiert werden, einerseits als Linienführung auf einem Eigentrassee, andererseits mit einer Linienführung im Mischverkehr, in welcher das Tram direkt auf der Strasse mit dem restlichen Verkehr geführt wird. Eine Entscheidung hinsichtlich der Ausführungsvariante kann erst nach der Erarbeitung des Bau-

projekts gefällt werden, da die verkehrlichen Auswirkungen der Variante Mischverkehr im Rahmen des Bauprojekts noch eingehend geprüft werden müssen.

In der **zweiten Grundvariante** wird das Regiotram durch das Stedtli Nidau über den Guido-Müller-Platz und die Aarbergstrasse geführt. Die Haltestelle Bahnhof Biel Süd soll im Bereich der heutigen Postautohaltestelle Badhausstrasse realisiert werden. In diesem Zusammenhang läuft aktuell eine Studie, beauftragt von der SBB und der Stadt Biel, welche die Anbindung an den Bahnhof SBB durch die im Aggloprogramm vorgesehene zweite Unterquerung der Gleisfelder des Bahnhofs im Bereich der ehemaligen Hauptpost vorsieht.

c) Linienführung in Biel

Beide Linienführungsvarianten führen anschliessend durch die bestehende Unterführung der Aarbergstrasse bis zum Bahnhofplatz. Anschliessend wird das Tram über die untere und obere Bahnhofstrasse zum Zentralplatz geführt. Vom Zentralplatz aus folgt das Regiotram dem linken Schüssufer, quert den Fluss auf der Höhe der Schleuse beim Stadtpark und folgt der Jakob-Stämpfli-Strasse bis zur Mühlestrasse, Poststrasse und überquert den „Bärenkreisel“. Anschliessend verläuft die Linienführung über den Längfeldweg, die Länggasse sowie die Einfeldstrasse und führt dann entlang der geplanten Stades de Bienne. Nach den Stades de Bienne unterquert das Tram die A16 und gelangt über den Kreisel Renferstrasse – Zürichstrasse entlang des Centre Boujean bis zur Überquerung der Brücke in der Allmendstrasse und anschliessendem Anschluss an die SBB-Haltestelle im Bözingenfeld.

d) Querschnitt- und Drittprojekte

Neben der Planung der Linienführung und der Erhöhung der Planungsdichte wurden im Rahmen der Projektierung noch verschiedene Querschnittsprojekte, Teilprojekte und Drittprojekte mit in die Planung einbezogen. Folgende Themen wurden bearbeitet:

- Gesamtverkehrskonzept
- Wirtschaftlichkeitsanalyse
- Tramtechnik (inkl. Fahrleitungen, Stromversorgung)
- Betriebskonzept, inkl. Betriebseinrichtungen
- Umweltverträglichkeit
- Busvorlauf / Buskonzept
- Anpassung Infrastruktur asm (inkl. Perronanpassungen)

Zusätzlich erfolgte eine Koordination mit parallel geplanten Drittprojekten wie der SBB Haltestelle Bözingenfeld, dem Doppelspurausbau asm Lattrigen-Mörigen sowie der innenstädtischen Gestaltung (Oberer Quai Nordufer zwischen Jurastrasse und Schleuse).

e) Fazit und verkehrstechnische Situation

Mit dem vorliegenden Vorprojekt ist die **Linienführung technisch, gestalterisch und wirtschaftlich geprüft und konsolidiert**. Dieses bildet die Basis für die Bau- und Ausführungsprojektierung.

In einer Gesamtbetrachtung der **verkehrstechnischen Situation** hat sich gezeigt, dass es in der Stadt Biel bis 2030 eine Nachfragesteigerung beim ÖV um 47% (ohne Regiotram) ge-

ben wird. Der Effekt des Regiotrams führt zu einer zusätzlichen Nachfragesteigerung von 9%. Für die Stadt Nidau bedeutet dies eine Zunahme (Regiotram und VB-Linie 4) um 105%. Auch ohne den Effekt des Regiotram ist die Kapazität der heutigen BTI-Linie zwischen Täuffelen und Biel im Horizont 2030 in der Hauptverkehrszeit ungenügend. Damit wird ein Kapazitätsausbau notwendig sein. In den Untersuchungen wurde auch der Zustand ohne A5 Westast untersucht und entsprechend in die Überlegungen aufgenommen. Bei der voraussichtlichen Fertigstellung des Regiotrams wird von der Stadtumfahrung A5 erst der Ostast vom Bözingenfeld bis Weidteile mit Anschluss an die A6 Biel-Bern in Betrieb sein. Der Ausführungszeitraum des Westastes (Weidteile bis zum linken Bielerseeufer) erstreckt sich dagegen bis ca. 2030, vorausgesetzt die Bewilligungsverfahren können wie geplant durchgeführt werden. Dies führt im Raum Nidau / Biel West zu einer verschärften Verkehrssituation mit einem zusätzlichen Verkehrswachstum, zeitlich beschränkten Verkehrsbehinderungen- und Umleitungen durch die Baustelle A5 und einem verdichteten Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Für diesen Zeitraum können die erforderlichen Verkehrsmassnahmen zur Bewältigung des Mehrverkehrs erst mit Vorliegen des überarbeiteten Generellen Projekts der A5 und der Wahl der RTB-Linienführung erarbeitet und beurteilt werden. Dies wird in der kommenden Projektphase ab 2013 erfolgen.

Mit der **Wirtschaftlichkeitsanalyse** konnte nachgewiesen werden, dass die Wirtschaftlichkeit des Tramprojekts ähnlich wie bei anderen Projekten ist und einen wesentlichen volkswirtschaftlichen Nutzen bringt.

C. Varianten Linienführung Nidau

Im Jahr 2013 soll in den Städten Biel und Nidau eine Volksabstimmung zum Projektierungskredit stattfinden. Da beide Linienführungen durch die Stadt Nidau unterschiedliche Kostenfolgen haben und eine Parallelplanung zusätzliche Planungskosten verursachen würden, muss der Stadtrat vorgängig zur Abstimmung entscheiden, mit welcher Variante die Kreditabstimmung für den Planungskredit bestritten wird.

In der Folge werden die beiden Varianten nach verschiedenen Aspekten betrachtet.

Folgende Punkte werden analysiert:

- Räumliche Auswirkungen
- Auswirkungen auf den Verkehr (mIV, LV, öV, Gesamtkonzept)
- Erschliessungswirkung
- Betriebsstabilität und Benutzerfreundlichkeit
- Bauablauf

Die Investitionskosten und die Differenzen zwischen den einzelnen Varianten werden im Kapitel „Kosten“ beleuchtet

Thema	Variante Stedtli	Variante BTI-Trasse
Räumliche Auswirkungen	Möglichkeit, das Zentrum von Nidau städtebaulich aufzuwerten. Die Att-	Die Variante BTI-Trasse bietet aus städteplanerischer Sicht die Mög-

Thema	Variante Stedtli	Variante BTI-Trasse
	<p>raktivität des Stedtli kann dank der verbesserten Erschliessung zunehmen. Die kundenorientierten Nutzungen in diesem Gebiet profitieren von der Neugestaltung.</p>	<p>lichkeit mit der Haltestelle Bernstrasse ein heute eher schlecht erschlossenes Gebiet mit einer neuen Qualität zu erschliessen und allenfalls städtebauliche Impulse zu geben.</p>
	<p><i>Erschliessungswirkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Einwohner in Einzugsgebiet Bahn und Bus (Basis: 2000): 5'400 - Vorgesehene neue Einwohner in „AGGLOlac“: 1'500 bis 2'000 <p>Nebst den Einwohnern im Einzugsgebiet kann auch eine grosse Anzahl öffentliche Nutzungen wie Geschäfte, Restaurants, Banken, Postbüro usw. erschlossen werden.</p>	<p><i>Erschliessungswirkung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Einwohner in Einzugsgebiet Bahn und Bus (Basis: 2000): 5'800. - Die Haltestelle Bernstrasse erschliesst aktuell ein reines Wohnquartier. - Allenfalls könnte die Haltestelle dem Quartier einen wesentlichen Entwicklungsimpuls geben.
Verkehr	<p><i>Langsamverkehr:</i></p> <p>Im Stedtli Nidau gilt für den Verkehr das Koexistenzprinzip, Verkehrsteilnehmende müssen aufeinander Rücksicht nehmen und Fussgängerquerungen können mittels Mittelinsel geschützt erfolgen. Der Veloverkehr wird wo möglich in separaten Velostreifen geführt.</p>	<p><i>Langsamverkehr:</i></p> <p>Für den Langsamverkehr sind die verschiedenen Ausführungen der Variante unterschiedlich. Bei der Mischverkehrsvariante bestehen auf der Keltenstrasse und Murtenstrasse beidseitig Radstreifen, jedoch keine Schutzinseln für den querenden Fussverkehr. Die Eigentrasseevariante hat zwar keine Konflikte mit dem Veloverkehr längs. Sie ermöglicht jedoch auch nicht die Erstellung von Radstreifen im Strassenraum. Dieser Umstand fällt aber aufgrund des eher geringen Verkehrs nicht sehr stark ins Gewicht.</p>
	<p><i>Motorisierter Individualverkehr:</i></p> <p>Auf Grund der prognostizierten künftigen Verkehrsaufkommen stellt die Mischverkehrslösung mit den vorgesehenen Massnahmen kein wesentliches Problem dar. Es ist aber notwendig, dass die Rechtsvortritte aufgehoben werden. Die Verkehrsbelastung beim Guido Müller Platz</p>	<p><i>Motorisierter Individualverkehr:</i></p> <p>Es wird eine neue Verbindung zwischen Keltenstrasse und Murtenstrasse erstellt, die eine entlastende Wirkung auf dem Guido Müller-Platz hat.</p> <p>Das Verkehrsregime im Stedtli wird mit dieser Variante nur marginal beeinflusst, da keine Verbindung</p>

Thema	Variante Stedtli	Variante BTI-Trassee
	bleibt hoch.	für den motorisierten Individualverkehr zwischen Bahnhof Nidau und Keltenstrasse vorgesehen ist.
	<p><i>Öffentlicher Verkehr:</i> Die Verkehrsführung des Stedtli ist auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und dem Querungsbedürfnis anfällig auf Störungen. Die optimale Bevorzugung an den Zufahrten zum Stedtli kann das diesbezügliche Risiko verkleinern. Bei der Linienführung durch das Stedtli ist es notwendig, 45 m Tramkompositionen einzusetzen.</p>	<p><i>Öffentlicher Verkehr:</i> Auf Grund der deutlich geringeren Verkehrsbelastungen auf der Keltenstrasse sind die Varianten bezüglich des Verkehrsablaufs besser als die Variante durch das Stedtli. Die Variante Eigentrasse schneidet bezüglich Verkehrsablauf ÖV am besten ab. In den Varianten können 30m Tramkompositionen eingesetzt werden, welche zu einem 60m Tram gekoppelt werden können.</p>
	<p><i>Gesamtverkehr / vFM</i> Die Variante Stedtli legt das Verkehrsregime in Nidau über die nächsten 30 Jahre fest und lässt nur wenige Möglichkeiten offen, die Verkehrsführung anzupassen. Entsprechend fehlt auch der Spielraum in den Gestaltungsmöglichkeiten.</p>	<p><i>Gesamtverkehr / vFM</i> Die Variante BTI-Trassee führt peripher durch Nidau. Dies ermöglicht sowohl verkehrlich als auch gestalterisch eine grösstmögliche Flexibilität innerhalb des Stedtli. Sie lässt die Möglichkeit offen, Verkehrsberuhigungen zu realisieren, Begegnungszonen zu realisieren oder den aktuellen Zustand zu erhalten.</p>
Betriebsstabilität	Die Reisezeit zwischen Nidau und dem Bahnhof Biel ist bei der Variante Stedtli geringfügig höher als bei der Variante BTI-Trassee. Durch konsequente Priorisierung können die Nachteile bzgl. Fahrzeit und Betriebssicherheit eingeschränkt werden.	Neben der etwas kürzeren Fahrzeit ist die Betriebsstabilität in der Variante Eigentrassee wesentlich höher, insbesondere bei Störfällen bzw. deren Vermeidung – hier kann man davon ausgehen, dass diese Variante im Vorteil ist gegenüber der Variante Stedtli. Bei einem Störfall im Stedtli wird ein wesentlicher Teil des restlichen Verkehrs blockiert. Die Variante Mischverkehr weist ähnliche Nachteile wie die Variante Stedtli auf, die Auswirkungen sind jedoch in Störfällen geringer, da die Verkehrsbelastung auf der Keltenstrasse wesentlich

Thema	Variante Stedtli	Variante BTI-Trassee
		kleiner ist als im Stedtli.
Bauablauf	Während der Bauphase ist mit wesentlichen Einschränkungen der Erschliessung des Stedtli zu rechnen. In Abhängigkeit mit dem Bauablaufkonzept müssen Parkplätze und Strassensperrungen / Umleitungen in Kauf genommen werden. Die Bauzeit kann je nach Konzept zwischen 0.5 und 1 Jahr dauern.	Der Bauablauf der BTI-Varianten muss sehr eng mit dem Bauablauf der A5 abgeglichen werden. Die verkehrstechnischen Einschränkungen für den Verkehr in Nidau sind jedoch eher gering, da die Bauarbeiten nur auf Sekundärverbindungen realisiert werden. Haupthindernisse sind die Querung der Bernstrasse und der Salzhaustrasse.

D. Kosten

a) Allgemeines

Die Kosten für die Infrastruktur des Regiotrams betragen insgesamt 235 Millionen Franken (+/- 20%). Diese Kosten werden vom Bund (40%, Infrastrukturfonds) und vom Kanton Bern (60%, Investitionsrahmenkredit ÖV) finanziert.

Die Gemeinden und Dritte tragen die Kosten für die Aufwertung des Strassenraums und die Erneuerung von Werkleitungen. Diese Kosten betragen 76 Millionen Franken. Für die Gemeinden ergeben sich folgende Anteile:

- Biel: ca. 16,2 Millionen Franken*
- Nidau: ca. 2,4 Millionen Franken* (Variante BTI-Eigentrassee Keltenstrasse)
- Ipsach: ca. 0,35 Millionen Franken*

*netto, ohne Bundesanteil und gebührenfinanzierte Beiträge

Weitere Kosten fallen beim Energie Service Biel, der Swisscom, bei weiteren Werkleitungseigentümern und bei der Aare Seeland mobil an.

Die einzelnen Varianten haben unterschiedliche Kostenauswirkungen. Diese werden einerseits im Gesamtkontext Regiotram und anschliessend aus der Sicht der Stadt Nidau betrachtet.

b) Kostenvergleich Gesamtkosten

Varianten	BTI Trassee		Stedtli
	BTI Eigentrassee	BTI Mischverkehr	
Regiotram	235.0	241.2	236.2
Stadt Biel	24.2	24.5	24.1
Esb	19.1	21.9	23.6
Stadt Nidau	2.7	1.5	2.9
Gemeinde Ipsach	0.6	0.5	0.6
Bundesbeitrag Gemeinden	10.0	9.2	9.1

Varianten	BTI Trasse		Stedtli
	BTI Eigentrasse	BTI Mischverkehr	
Kanton Bern Strassenbau	0.7	0.5	1.7
Aare seeland mobil	1.1	1.5	1.1
Swisscom	12.0	12.8	12.6
Weitere	5.8	5.8	6.6
Gesamtprojektkosten	311	319	318
<i>alle Angaben in Mio. CHF inkl. MwSt., gerundet</i>			
<i>Kosten Gemeinde inklusive gebührenfinanzierte Beiträge!</i>			
<i>*) Kostenbeitrag Swisscom: Kosten können teilweise noch z.L. des Regiotrams anfallen</i>			

c) Kostenvergleich Nidau

Varianten	BTI Trasse		Stedtli
	BTI Eigentrasse	BTI Mischverkehr	
Gesamtinvestition	4'250'000	2'220'000	3'820'000
Bundesbeitrag	1'540'000	730'000	930'000
Total abzgl. Bundesbeitrag	2'710'000	1'490'000	2'890'000
Kostenanteil Werkleitungen gebührenfinanziert	300'000	300'000	950'000
zu Lasten Investitions- rechnung	2'410'000	1'190'000	1'940'000
<i>alle Angaben in Mio. CHF inkl. MwSt., gerundet, exkl. Beiträge vFM</i>			

d) Kommentar zu den Kosten

Für die Stadt Nidau haben die verschiedenen Linienführungs-Varianten Kostendifferenzen zur Folge.

Die Variante **BTI - Eigentrasse** weist sowohl im Gesamtkontext als auch für die Stadt Nidau die höchsten Kosten aus. Da diese jedoch in anderen Projektelementen auf der Kosten- seite Vorteile bringt, führt diese zu den geringsten Gesamtkosten innerhalb des Gesamtprojekts. Diese Differenz resultiert aus dem wesentlichen Faktor, dass mit der Variante BTI-Trasse die Möglichkeit besteht, auf Tramkompositionen von 30 m abzustützen. Dies würde ermöglichen, dass die jeweiligen Tramdepots im Bözingenfeld kleiner realisiert bzw. dasjenige in Siselen nicht vergrößert werden müsste. Ein Einsatz von 30 m Trams in der Variante Stedtli ist aus betrieblichen Gründen nicht möglich (keine Möglichkeit zur Führung von Doppelkompositionen).

Die Variante **Mischverkehr** weist in Nidau die geringsten Kosten auf, hat jedoch negative Auswirkungen auf die Kosten des Tramprojekts (Kostensteigerung von ca. CHF 6 Mio.) und damit auf die Kosten des Gesamtvorhabens. Diese Variante wird von den Verkehrsunternehmungen nicht favorisiert, da die Betriebssicherheit in diesem Abschnitt sehr hoch gewichtet wird. Bei einer Entkoppelung von Tram und Strasse kann die Fahrplanstabilität besser gewährleistet werden.

Die Kosten der **Variante Stedtli** unterscheiden sich nur geringfügig von den Kosten Eigentrassee. Der Kostenanteil der gebührenfinanzierten Leistungen ist aber wesentlich höher als bei der Variante Eigentrassee, welche auch auf die Stadt Nidau bzw. die Einwohner zurückfallen.

E. Personelle Auswirkungen

Der Variantenentscheid hat keine Auswirkungen auf den Stellenplan der Stadt Nidau.

F. Finanzielle Auswirkungen

Von den Gesamtkosten von CHF 311 – 319 Mio. für das Gesamtvorhaben fallen für die Stadt Nidau zwischen CHF 2.41 Mio. (Variante BTI-Eigentrassee) und CHF 1'19 Mio. (Variante BTI-Mischverkehr) an (die Variante Stedtli kostet CHF 1.94 Mio.). Die restlichen Kosten gehen zu Lasten des Bundes, des Kantons und der übrigen Projektpartner (Werke, Stadt Biel, Gemeinde Ipsach).

Die Kosten des Regiotrams sind heute mit 1 Mio. Franken im Finanzplan eingestellt. Basierend auf dem Beschluss des Stadtrates wird dieser Betrag angepasst.

G. Gesamtbetrachtung der Varianten

Damit die Zielsetzung erreicht werden kann, mit dem Regiotram möglichst viele Personen in möglichst rascher Zeit vom rechten Seeufer an den Bahnhof und durch die Stadt Biel zu befördern, sind die Faktoren Betriebssicherheit und Fahrplanstabilität sehr hoch zu gewichten. Die Verkehrsteilnehmer vom rechten Bielerseeufer und Nidau werden das Regiotram nur nutzen, sofern dieses gegenüber den anderen Verkehrsträgern eine bessere Variante darstellt. Die restlichen Faktoren in der Bewertung halten sich zwischen den Varianten im Wesentlichen die Waage. Die Differenz bei den Kosten für die Stadt Nidau ist im Gesamtkontext betrachtet eher gering.

Aus den dargelegten Gründen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Planung des Bauprojektes «Regiotram» auf der Variante «BTI Trasse» vorzunehmen. Die (Unter-) Varianten «BTI – Eigentrassee» und «BTI – Mischverkehr» müssen noch detaillierter untersucht werden. Insbesondere die verkehrlichen Auswirkungen müssen detailliert dargelegt werden. Der definitive Entscheid hinsichtlich der Ausführung der Variante «BTI-Trasse» muss vor der Bewilligung des Ausführungskredits erfolgen voraussichtlich im Jahr 2014. Aktuell ist der Gemeinderat der Auffassung, dass die (Unter-) Variante «BTI-Mischverkehr» prioritär zu behandeln ist. Eine definitive Entscheidung bedarf aber weiterer Abklärungen im Rahmen der Projektierung.

H. Termine

In der ersten Hälfte 2013 sind in den Städten Biel und Nidau Volksabstimmungen für die Projektierungskredite vorgesehen. Der Kanton verlangt diese Volksabstimmungen um ein klares Signal für oder gegen das Tramprojekt zu erhalten. Von der Kompetenzordnung her wäre in Nidau der Stadtrat für den Kreditbeschluss zuständig. Dieser kann das Geschäft jedoch freiwillig den Stimmberechtigten zum Entscheid unterbreiten.¹

I. Zustimmungen

Der definitive Variantenentscheid für die Linienführung in der Stadt Nidau wird durch die Behördendelegation unter dem Vorsitz des Kantons Bern gefällt werden. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich die Behördendelegation nicht gegen den Entscheid der politischen Organe der Stadt Nidau entscheidet, sofern dieser im Gesamtkontext auch einen Vorteil bringt.

J. Beschluss

Der Stadtrat von Nidau beschliesst gestützt auf Artikel 34 Buchstabe e und Artikel 53 ff Stadtordnung:

1. Der Stadtrat unterbreitet den Kostenbeitrag der Stadt Nidau an die Projektierungskosten freiwillig der Volksabstimmung.
2. Der Gemeinderat wird beauftragt, zusammen mit dem Ratsbüro eine Abstimmungsbotschaft basierend auf der Variante «BTI-Trasse» auszuarbeiten.
3. Die Variante «Stedtli» wird nicht mehr weiter verfolgt.

2560 Nidau, 29. Mai 2012 sto

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU

Der Präsident

Der Sekretär

Adrian Kneubühler

Stephan Ochsenbein

Weitere Informationen siehe: www.regiotram.ch

¹ Artikel 34 Buchstabe e der Stadtordnung