

**Referat von Regula Rytz, Gemeinderätin der Stadt Bern und Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün anlässlich der Medienkonferenz Neue Tramlinien für die Region Bern vom 13. Januar 2009, ©**

*Es gilt das gesprochene Wort*

**Tram Region Bern - Einmalige Chance für Bern**

Die Stadt Bern ist ein Arbeitsplatzstandort mit hoher Anziehungskraft. Die Arbeitsstellen konzentrieren sich sehr stark – nämlich zu zwei Dritteln – auf oder um das Stadtzentrum. Doch nicht nur die Arbeitsplatzdichte ist in unserem historischen Zentrum sehr hoch, es ist auch ein begehrter Ort für Einkäufe, Begegnungen und Events, von EURO 08 über den Grand-Prix bis zur Fasnacht. Bern ist bezüglich Nutzungsdichte und Zentralität als Stadt also sehr gut positioniert. Diese Qualität wollen wir erhalten und nachhaltig entwickeln.

Die Attraktivität der Innenstadt hängt stark davon ab, wie zugänglich sie ist. Verbesserungen sind im urbanen Raum nur mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, bzw. mit der Steigerung seiner Effizienz möglich. Agglomerationsprogramm und ZMB haben den Weg für einen ÖV-Ausbau aufgezeigt, in den öffentlichen Mitwirkungen haben die erarbeiteten Konzepte breite Zustimmung erfahren. Auch der Bundesrat unterstützt die Tramprojekte der Region Bern und hat sie Ende letzten Jahres in die Liste der Agglomerationsverkehrsprojekte 2011-2014 aufgenommen. Ich freue mich im Namen der Stadt Bern, dass wir „den Ball“ nun rasch aufnehmen und in Richtung Tor weiterspielen können.

Was bedeutet die neue Tramlinie Ostermundigen-Köniz für die Stadt Bern, die ja hier im wahrsten Sinne des Wortes Brückenstadt ist? Sehen wir uns die einzelnen Schwerpunkte entlang der heutigen Buslinie Nr. 10 an, die mit dem Bau eines Trams auf Stadtgebiet verbessert und aufgewertet werden könnten:

- (1) Das Galgenfeld (besonders die Areale Schönberg-Ost und Baumgarten) ist als Teil des ESP Wankdorf ein Entwicklungsgebiet mit erheblichem Potenzial. Wir rechnen dort mittelfristig mit neuem Wohnraum für etwa 2600 Menschen und etwa 1600 neuen Arbeitsplätzen. Das Nachfragewachstum auf der Linie 10 wird also zu einem guten Teil auch auf Stadtgebiet ausgelöst und kann nur mit einem Tram bewältigt werden.
- (2) Entlang der Ostermundigenstrasse, vom Zentweg bis zum Pulverweg, soll die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden. Auf diesem Abschnitt sind die Trottoirs zu schmal, aber auch für den Veloverkehr ist diese an sich wichtige Route aufgrund des engen Strassenquerschnitts und des grossen Verkehrsaufkom-

mens wenig attraktiv. Der Bus kann bei Gegenverkehr die Velofahrenden hier nicht überholen. Dies führt bei allen Verkehrsteilnehmenden zu Stresssituationen. Mit dem Tramprojekt wollen wir mehr Sicherheit und Komfort schaffen und damit auch eine Motion des Stadtrats aus dem Jahr 2004 erfüllen.

- (3) Die Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram ist für die nordöstlichen Stadtteile auch eine städtebauliche Chance, genauso wie das Tram Bern West für Bümpliz, Bethlehem und Brünnen. So werden wir nach Wegen suchen, die Qualität des öffentlichen Raums im Bereich Schönburg-Rosengarten aufzuwerten. Mit dem Tram soll aber auch die Verkehrssicherheit in diesem stark belasteten Gebiet verbessert werden. Der Viktoriaplatz, die Rosengartenkreuzung und die Abzweigung Ostermundigenstrasse sind verkehrlich neuralgische Punkte, die wir für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer effizienter, sicherer und attraktiver gestalten wollen.
- (4) Eine sorgfältige Planung ist auch in der Innenstadt geboten. Das regionale Tramkonzept hat 2003 nachgewiesen, dass eine zusätzliche Tramlinie hier betrieblich möglich ist, wenn die Linie 12 nicht mehr durch die Markt- und Spitalgasse geführt wird (Alternative: Richtung Westen auf die Achse Amthausgasse - Schauplatzgasse und Richtung Osten auf die Bundesgasse - Kochergasse). Die weiteren Auswirkungen dieser Lösung, beispielsweise auf andere Linien und auch die neuen Verknüpfungsmöglichkeiten für die Buslinien am Bahnhof müssen nun in einem eigenen Teilprojekt näher untersucht werden.
- (5) Am Eigerplatz ist heute die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden nicht ideal (z.B. lange Wartezeiten bei Lichtsignalen, teilweise fehlende Radstreifen, knapp bemessene Tramperrons und lange Umsteigewege zwischen den verschiedenen Linien). Diese wichtige Verkehrsdrehscheibe und ihre städtebauliche Gestaltung ist deshalb ein weiterer Schwerpunkt des Projekts. Ein Wettbewerbsverfahren könnte uns helfen, nach der besten Lösung zu suchen.
- (6) Schliesslich wird auch die zukünftige Erschliessung des Weissenbühlquartiers durch den öffentlichen Verkehr Gegenstand des Projekts sein.

Die Umstellung einer Buslinie auf Trambetrieb gibt uns die Möglichkeit, längst erkannte Probleme anzupacken und zu verbessern. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus dem Projekt Tram Bern West bin ich überzeugt, dass es uns gelingen wird, im Dialog mit der Bevölkerung, den politischen Parteien und den weiteren interessierten Kreisen ein überzeugendes Projekt zu erarbeiten, das auch politisch mehrheitsfähig sein wird. Besonders freue ich mich auf die Zusammenarbeit mit unseren Nachbargemeinden Köniz und Ostermundigen, denn dieses Projekt hat das Potenzial, zu einem Meilenstein in der Entwicklung der Grenzen sprengenden Zusammenarbeit in der Agglomeration Bern zu werden.