Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband (SSV)
Frau Renate Amstutz, Direktorin
Florastrasse 13
3000 Bern 6

Bern, 4. März 2009

Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 - 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Amstutz

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Möglichkeit, zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011 - 2014 für das Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können. Grundlage für die Stellungnahme des Gemeinderats bilden der „Bericht für die Vernehmlassung" (Referenz/Aktezeichen: H471-015) und der „Prüfbericht des Bunds" zum Agglomerationsprogramm Bern (Referenz/Aktezeichen: 321.1 / H304-1088).

Agglomerationen erfüllen eine zentrale politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Funktion. Ihre hohe Nutzungsdichte verursacht ein Verkehrsaufkommen, dessen Bewältigung die Agglomerationsgemeinden und die jeweilige Kerngemeinde vor Herausforderungen stellt, die sie nicht mehr alleine erfüllen können. Neben der Unterstützung der Kantone braucht es zur Bewältigung der Verkehrsprobleme auch die Unterstützung des Bunds. Der Bund hat dies erkannt und die nötigen gesetzlichen Grundlagen geschaffen. Mit dem Bundesbeschluss vom 4. Oktober 2006 sind in der Stadt Bern bereits zwei dringliche Agglomerationsverkehrsvorhaben, und zwar „Tram Bern West" und „Wankdorfplatz mit Tramverlängerung", mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds in Realisierung begriffen.

Der Gemeinderat der Stadt Bern begrüsst es, dass der Bund auch weiterhin Mittel für die Lösung von Verkehrsproblemen in den schweizerischen Agglomerationen einsetzen wird. Er ist auch über die insgesamt positive Beurteilung des Agglomerationsprogramms Bern erfreut. Der Bericht zum Bundsbeschluss bestätigt aber, dass die Summe der vom Bund in Aussicht gestellten Mittel aus dem Infrastrukturfonds nicht ausreichen wird, um über einen längeren Zeitraum substanziell zur Lösung der Agglomerationsverkehrsprobleme beitragen zu können. Die Bundespolitik ist insofern gefordert, als die finanziellen Mittel dem nachgewiesenen, hohen Handlungsbedarf entsprechend angepasst werden müssen. Der Schwerpunkt muss dabei bei der Förderung von nachhaltigen, umwelt- und stadtgerechten Mobilitätsformen liegen.

Der Bund beantragt aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen), für die Agglomeration Bern einen Beitragssatz von 35 % an die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen der A-Liste festzulegen. Dies im Unterschied zu Beitragssätzen anderer Agglomerationen, welche 40 % zugesprochen erhalten. Der Gemeinderat stellt diesen Beitragssatz entschieden in Frage und erwartet eine entsprechende Korrektur. Dies aus folgenden Gründen:

Das Agglomerationsprogramm der Region Bern belegt hinsichtlich „Wirkungs- und Vorleistungspunkte" den Spitzenplatz (Bericht Seite 18/48). Es enthält mit der neuen Tramlinie 10 (Ostermundigen/Rüti und Köniz/Schliern) und der Entflechtung Wylerfeld auf der A-Liste drei teure Grossvorhaben in der Finanzierungsetappe 2011 - 2014. Diese machen zusammen 304.8 Mio. Franken der Gesamtkosten der A-Liste von 367.7 Mio. Franken aus (Preisstand 2005, exkl. MWSt.). Etliche kleinere Massnahmen, für deren Finanzierung es nach Auffassung des Bunds keine Beiträge aus dem Infrastrukturfonds braucht (Prüfbericht Seite 12/18), wurden nicht in die A-Liste übernommen. Vor allem bei den Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs weisen diese ein überdurchschnittlich günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (siehe dazu auch Bericht Seite 15/48). Insgesamt wirkt sich diese Selektion negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Programms aus.

Kommt dazu, dass der Gemeinderat trotz der vergleichsweise hohen Kosten der drei teuersten Massnahmen zu einer deutlich besseren Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Programms kommt als der Bund. Dies aus zwei Gründen:

- Am Beispiel des Trams Bern West lässt sich illustrieren, dass die Umstellung eines stark belasteten Bussystems auf Trambetrieb eine umfassende Erneuerung des Verkehrssystems im gesamten betroffenen Strassenraum mit sich bringt. Die mit der Umstellung von Bus- auf Trambetrieb verbundenen Bauarbeiten werden konsequent dazu genutzt, die Strassen sicherer, für den Langsamverkehr attraktiver und für die angrenzenden Nutzungen verträglicher zu gestalten. Diese Chance gilt es auch bei der Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zu nutzen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass dies bei der Beurteilung der Stärken und Schwächen des Programms bei allen vier Wirksamkeitskriterien (1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert, 2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, 3: Verkehrssicherheit erhöht und 4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert) ungenügend berücksichtigt ist.

- Zur Entflechtung Wylerfeld ist anzumerken, dass sie einen Nutzen für den gesamten Schienenverkehr auf dem Normalspurnetz erzielt, also auch für den Fernverkehr.

Berücksichtigt man nun bei der Beurteilung der Wirkung des Programms den gesamten Nutzen der Massnahmen (Tram Linie 10) und trägt der Tatsache Rechnung, dass die Vorhaben teilweise einen deutlich überregionalen Nutzen erzielen (Entflechtung Wylerfeld), so resultiert ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Deshalb erwartet der Gemeinderat eine Korrektur des Beitragssatzes des Bunds auf mindestens 40 %.

Erstaunt und besorgt ist der Gemeinderat darüber, dass nun für Massnahmen der A-Liste (Realisierungsbeginn 2011 - 2014) erst ab zirka 2015 nach Abschluss der dringlichen Massnahmen Bundesbeiträge in Aussicht gestellt werden. Auch irritiert die Aussage, wonach die Agglomerationen einen früheren Baubeginn anstreben könnten, sofern sie „selber die Vorfinanzierung der mit dem Bundesbeschluss freigegebenen Vorhaben" übernehmen

(Bericht Seite 25/48). Der Bund ist aufgefordert, seine Finanzierungsprobleme nicht auf Kosten der Agglomerationen zu lösen.

Schliesslich bleibt anzumerken, dass die Kosten der Vorhaben auf unterschiedlichen Grundlagen basieren. Es wäre fachlich nicht begründbar, wenn Kostenschätzungen aus Studien wie Subventionsgesuche zu Projekten behandelt würden und Kosten nur der Teuerung angepasst werden könnten. Es muss unbedingt möglich sein, die Kosten der Vorhaben dem Planungsfortschritt entsprechend zu aktualisieren. Hinweise dazu, wie dies zweckmässig sicher gestellt werden könnte, fehlen im Bericht.

Zu den Massnahmen mit einem besonders guten Kosten-Nutzen-Verhältnis gehören jene zur Förderung des Langsamverkehrs. Hier sind die Gemeinden und der Kanton als Strasseneigentümer gefordert. Der Gemeinderat begrüsst es sehr, dass der Bund auch die Förderung des Langsamverkehrs unterstützt. Er bedauert es aber, dass an verschiedene kleinere Langsamverkehrsmassnahmen keine Bundesbeiträge geleistet werden sollen, nur weil sie nicht „schwer finanzierbar" sind. Die Finanzierungsschwierigkeiten bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs entstehen durch die grosse Zahl von mittleren und kleineren Fördermassnahmen und nicht durch teure Einzelmassnahmen. Aus der Sicht der Stadt Bern wäre es effizient und stufengerecht, wenn der Bund umfassende Förderprogramme unterstützt und es weitgehend den Strasseneigentümern überlässt, wo und wie genau die Mittel eingesetzt werden. In den vorgesehenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (Bericht Seite 26 und 27/48) sollten dazu Regeln festgelegt werden, die keinen unangemessenen administrativen Aufwand verursachen. Das Reporting und Controllinginstrumentarium muss insgesamt, vor allem aber für die vergleichsweise kleinen Vorhaben zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, schlank aufgebaut werden.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Alexander Tschäppät
Stadtpräsident

Dr. Jürg Wichtermann
Stadtschreiber