

## REFERAT

Referent/in	Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	<b>Medienorientierung der Stadt Bern zu „Tram Region Bern“</b>
Datum	<b>Freitag, 14. März 2014; 11.30 Uhr</b>
Ort	Bern, Bundesgasse 28, Sitzungszimmer Parterre <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

<Folie 1: Titel>

Sehr geehrte Damen und Herren  
Liebe Medienschaffende

Tram Region Bern ist ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Region Bern und damit auch des ganzen Kantons. Das Vorhaben ist verkehrlich zwingend und wirtschaftlich wichtig. Wir haben heute ein überzeugendes Bauprojekt, eine sehr weitgehend gesicherte Finanzierung und werden vermutlich noch dieses Jahr auch die Plangenehmigung, also die Baubewilligung, vom Bundesamt für Verkehr erhalten.



Das Tram ist gut unterwegs und kommt dieses Jahr in eine weitere wichtige Phase. Es geht um die Volksabstimmungen in Ostermundigen, Köniz und hier in Bern. Das sind wichtige Tests für das Tram. Denn jetzt bekommen die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit, ihre Zustimmung zum Tram zu geben. Das ist wichtig und richtig. Denn für unsere Bevölkerung wollen wir dieses Tram bauen. Das Tramprojekt muss sich bei der Bevölkerung bewähren. Tram Region Bern muss sich in die Herzen der Bernerinnen und Berner fahren.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat diese Woche die Abstimmungsvorlage verabschiedet. Ich danke der Stadt für die Gelegenheit, heute hier nochmals die wichtigsten Eckpunkte des Projektes vorstellen zu können.

<Folie 2: Voller Bus>

Warum braucht es überhaupt ein neues Tram? Wer diese Frage ernsthaft stellt, soll am besten einmal mit dem 10er Bus nach Ostermundigen fahren. Er wird dann die Antwort auf seine Frage wissen: Die heutige Buslinie 10 ist hoffnungslos überlastet und schon bald überhaupt nicht mehr in der Lage, das stetig wachsende Passagieraufkommen vernünftig, effizient und menschengerecht aufzunehmen. Das Attribut Sardinenbüchse trifft beim 10er Bus seit langem zu.

Auf der Kornhausbrücke befördert die Buslinie 10 heute mehr Passagiere als jede S-Bahnlinie im Kanton. Es sind auch mehr Passagiere als zwischen Bern und Biel und als zwischen Bern und Freiburg verkehren. In den Spitzenzeiten ist heute kein regulärer Betrieb mehr möglich: Die Busse verkehren so dicht, dass sie regelmässig zu einander aufschliessen und hintereinander herfahren. Unglücklicherweise steigen die Passagiere mehrheitlich in den vordersten Bus ein, so dass dieser komplett überfüllt wird, der hinterste aber halb leer bleibt. Zusätzliche Busse führen nicht zu mehr Kapazität, sondern nur zu zusätzlichen Fahrzeugen am Ende eines Pakets. Die Umstellung der Buslinie 10 von Bus auf Tram ist absolut zwingend. Die Fachleute haben sehr lange und gründlich geprüft, was die beste Lösung sei. Das Resultat dieser intensiven Abklärungen und Arbeiten ist das heute vorliegende Tramprojekt.

<Folie 3: Linienführung>

Die neue Tramlinie führt von Köniz Schliern über Bern nach Ostermundigen in die Rüti. In Ostermundigen, in Köniz und im Liebefeld sind Verknüpfungen mit der S-Bahn vorgesehen. So können Pendlerinnen und Pendler aus dem ganzen Kanton Bern direkt an ihre Arbeitsplätze gelangen, ohne über den Bahnhof Bern zu fahren. Damit wird auch der Bahnhof Bern entlastet. Mit dem Tramprojekt wird zusätzlich der Eigerplatz umgebaut und in Ostermundigen entsteht ein neuer ÖV-Knoten mit neuen Überbauungen für qualitativ hochstehende Arbeitsplätze an zentraler Lage.

Die neue Tramlinie von Ostermundigen nach Köniz kostet rund 495 Mio. Fr. Auf den ersten Blick ist das viel Geld. Angesichts der Länge des neuen Trams und auch im Vergleich mit anderen neuen Trams in der Schweiz handelt es sich aber um ein kostenoptimales Vorhaben.

#### *<Folie 4: Kostenübersicht>*

Ein guter Teil der Kosten würde dabei auch ohne das neue Tram anfallen. Das gilt insbesondere für die neuen Werkleitungen, welche mit 110 Mio. Fr. ein grosser Posten sind. Auch ohne Tram müssten diese Werkleitungen über kurz oder lang saniert werden. Zusammen mit dem Trambau geht das aus einem Guss und ist effizienter.

#### *<Folie 5: Kostenteiler>*

Wie wird das Tram finanziert und wie ist der Kostenteiler? Ich habe es einleitend gesagt: Die Finanzierung ist heute sehr weitgehend gesichert. Knapp drei Viertel der Kosten werden vom Bund und vom Kanton finanziert. Diese Gelder sind gesichert. Die Bundesgelder stammen aus dem Infrastrukturfonds für die Agglomerationsprogramme und wurden vom Bundesparlament grösstenteils bereits freigegeben. Der Löwenanteil finanziert der Kanton mit rund 260 Mio. Fr. Diese Gelder stammen aus den kantonalen Investitionsrahmenkrediten für den öffentlichen Verkehr und wurden vom Grossen Rat ebenfalls bereits bewilligt. Trotz Spardruck im Kanton war die Zustimmung des Grossen Rates sehr deutlich. Das zeigt die Qualität und die Wichtigkeit des Vorhabens. Die restlichen Kosten entfallen auf die Gemeinden und auf Dritte.

Ich habe einleitend gesagt und wiederhole es nochmals: Tram Region Bern ist ein Schlüsselprojekt für die Region und den ganzen Kanton. Warum?

#### *<Folie 7: Zunahme ÖV>*

Erstens ist die heutige Buslinie einfach nicht mehr in der Lage, die vielen und wachsenden Passagiere zu bewältigen. Damit wichtige Quartiere in Bern sowie die Gemeinden Ostermundigen und Köniz auch künftig gut erreichbar bleiben, gibt es zum Tram keine Alternative.

#### *<Folie 6: Verkehr und Wirtschaft>*

Zweitens ist das Tram wirtschaftlich zentral. Denn wir wissen aus zahlreichen Studien und von konkreten Beispielen aus anderen Städten wie wichtig eine gute Erschliessung und Erreichbarkeit für die wirtschaftliche Entwicklung ist. So ist zum Beispiel in Zürich mit der Glattalbahn ein ganz neues Wirtschaftszentrum entstanden, welches floriert und viel zur Entwicklung von Zürich beigetragen hat. Was den Zürchern mit der Glattalbahn recht ist, soll uns Bernerinnen und Berner mit Tram Region Bern gut sein. Neue Arbeitsplätze im Liebefeld oder beim Bahnhof Ostermundigen und neue Wohngebiete im Oberfeld sind nur möglich mit einer guten Verkehrserschliessung, also mit dem neuen Tram. Wichtig dabei ist, dass von der wirtschaftlichen Entwicklung der Region der ganze Kanton profitiert. Denn die Region Bern ist ohne Zweifel ein wichtiger Wirtschaftsmotor des Kantons. Wenn es Bern gut geht, geht es dem ganzen Kanton gut. Wenn der Motor stottert, ist der ganze Kanton betroffen.

*<Folie 8: Tram und Siedlung>*

Schliesslich ist drittens das Tram wichtig für die weitere Siedlungsentwicklung in der Region. Die Siedlungsentwicklung soll künftig nicht mehr auf der grünen Wiese stattfinden. Wenn wir, die vielzitierte Siedlungsentwicklung nach innen erreichen wollen, brauchen wir genügend Verkehrskapazitäten in den dicht besiedelten Gebieten und damit das neue Tram.

Ich bin fest davon überzeugt, dass wir mit dem neuen Tram etwas sehr Positives schaffen, von dem alle profitieren. Die Wirtschaft von einer guten Verkehrserschliessung, die Fahrgäste dank mehr Platz im Tram, die Stadt Bern und die Gemeinden Ostermundigen und Köniz durch die Aufwertung des öffentlichen Raumes und die bessere Erreichbarkeit und Anbindung von Quartieren sowie auch zukünftige Generationen, dank einem sparsamen Umgang mit dem Boden.

Ich hoffe sehr, dass die Bürgerinnen und Bürger in Bern, Ostermundigen und Köniz die Chance beim Schopf packen und dem neuen Tram deutlich zustimmen werden.