



Medienkonferenz «Tram Region Bern: Ausführungskredit» vom Freitag, 14. März 2014

REFERAT VON URSULA WYSS

Bern ist nicht nur die Hauptstadt der Schweiz, sondern auch die Hauptstadt des öV und des Trams. Dazu gehören ein guter Anschluss aus der Region und in die Region. Tram Region Bern ist ein bedeutendes Projekt für die Stadt, für die Region, aber eben auch für den Kanton. Was nützen schnelle Zugverbindungen, wenn der Anschluss auf den Nahverkehr nicht stimmt? Dazu brauchen wir mehr öV-Kapazität in der Agglomeration. Dass hier der Kanton und der Bund helfen und Projekte wie Tram Region Bern überhaupt erst ermöglichen, ist für die Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft sehr wichtig.

Dem Tram kommt beim öV im dicht bebauten städtischen Raum zunehmend eine herausragende Rolle zu, weil es meist das umweltfreundlichste und effizienteste Verkehrsmittel ist. Dass das Tram auch auf der Linie 10 die richtige Lösung ist, zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf dieser Linie in den letzten zehn Jahren:

4. Folie: Fahrgastentwicklung auf der Linie 10

Der Kapazitätsengpass trifft die Kundinnen und Kunden, die in der Stadt Bern einsteigen wollen besonders. Denn die Belegung der Busse in Richtung Zentrum nimmt ja stetig zu.

5. Folie: Einsteigende Linie 10, Fahrtrichtung Ostermundigen

Konkret finden Sie ab der Haltestelle Rosengarten oder der Haltestelle Eigerplatz in Richtung Bahnhof im Bus 10 zu gewissen Tageszeiten kaum mehr Platz. Die entlastende Wirkung des Trams wird also in der Stadt besonders spürbar sein.

Das Tram wird aber auch eine positive Wirkung auf den übrigen Verkehr haben. Heute sind die Busse in den Spitzenstunden im 3-Minutentakt unterwegs und belasten damit das Verkehrssystem spürbar.

6. Folie: Verkehr mit Bus im 2'-Takt

Eine weitere Verdichtung des Busangebots zu einem 2-Minutentakt würde zu einem durchgehenden Stau auf den betroffenen Strassen führen. Demgegenüber wird das Tram vor allem die grossen Verkehrsknoten entlasten. Diese und andere Verbesserungen für den Gesamtverkehr zeigt das Beispiel Eigerplatz besonders gut:

7. Folie: Verbesserungen für Gesamtverkehr

Neben seiner neuen Rolle als Zentrum des Stadtteils Mattenhof-Weissenbühl muss der Eigerplatz weiterhin seine Rolle als Verkehrsdrehscheibe spielen. Die Neugestaltung als Kreisel erlaubt eine flüssige Verkehrsabwicklung. Für Velofahrende werden für zwei wichtige Abbiegebeziehungen Bypässe eingerichtet. Von der Seftigenstrasse in die

Eigerstrasse und von der Zieglerstrasse in die Schwarzenburgstrasse können die Velos damit sicher und unbehindert am Kreisel vorbeifahren. Der Querschnitt der Zieglerstrasse wird auf das notwendige Minimum reduziert, womit Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse einfacher als heute überqueren können. Für klare und damit sichere Verhältnisse wird auch die saubere Trennung des motorisierten Individualverkehrs vom Tramverkehr sorgen. Schliesslich werden die Fahrgäste von Bernmobil nun beidseitig bei den Haltestellen genügend Platz haben, um auf das Tram zu warten. Weitere Verbesserungen für den Gesamtverkehr und die Fahrgäste von Bernmobil gibt es beispielsweise bei der Kreuzung Weissensteinstrasse/Schwarzenburgstrasse und den Haltestellen Schosshaldenfriedhof sowie Waldeck.

Der öffentliche Verkehr ist ja per se die umwelt- und klimafreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Es gibt aber doch Unterschiede innerhalb des öV: Fossil betriebene Busse stossen trotz aller modernen Technologien Abgase und Kohlendioxid (CO₂) aus. Sie stellen damit ein Umweltrisiko dar und tragen zum Klimawandel bei. In dieser Hinsicht schneidet das Tram weitaus besser ab. Es ist frei von Abgasen, Feinstaub oder Kohlendioxid. Bernmobil wird seine Kohlendioxid-Emissionen um rund ein Fünftel reduzieren und auch den Energieverbrauch pro Passagier deutlich senken können. Tram Region Bern leistet also auch einen Beitrag an eine umweltfreundlichere Stadt. Zudem lassen verbesserte öffentliche Verkehrsmittel Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf das Tram umsteigen. Das zeigt etwa Tram Bern West: Seit seiner Inbetriebnahme Ende 2010 hat der motorisierte Individualverkehr zwischen der Innenstadt und dem Westen Berns um 7 Prozent abgenommen, der öffentliche Verkehr indes um 23 Prozent zugenommen.

Was die Alleen angeht, so war der Gemeinderat bestrebt, das Maximum zu erreichen, ohne das Projekt in Frage zu stellen. Mehrfach ist das Projekt diesbezüglich überprüft worden. In zwei Abschnitten – an der Laubeggstrasse gegenüber dem Rosengarten und an der Ostermundigenstrasse gegenüber der Siedlung Baumgarten – konnten mit Projektanpassungen stadträumlich wichtige Baumreihen erhalten werden. An der Viktoriastrasse waren Projektanpassungen wegen der engen Strassenverhältnisse nicht möglich. Hier haben wir nach eingehenden Abklärungen entschieden, während der Bauarbeiten diejenigen Bäume mit Baumschutzmassnahmen zu erhalten, bei denen das möglich ist. Damit sollen immerhin 26 von 63 gesunden Bäumen erhalten werden.

Auf einem grossen Teil des Projektperimeters von Tram Region Bern sind die Siedlungsentwässerungsanlagen („Kanalisationen“) hundert oder mehr Jahre alt und damit erneuerungsbedürftig. Auch viele Strassen müssen saniert werden. Über- und unterirdische Anlagen können nun gleichzeitig mit dem Tramprojekt saniert werden. Das hilft sowohl der Stadt als auch dem Kanton durch die gemeinsame Projektierung und Realisierung Kosten zu sparen und es entlastet auch die Anwohnerinnen und Anwohner, die „nur“ einmal den Belästigungen durch die Bauarbeiten ausgesetzt sind.

Somit sind wir beim Thema Kosten und Finanzierung angelangt.

8. Folie: Kostenanteile der Projektpartner

Von den Gesamtkosten für die Realisierung trägt die Stadt Bern 9,5 Prozent. Diese sind für den Erhalt und die Aufwertung ihrer Infrastrukturen bestimmt. Die Kosten für die Traminfrastruktur (74.5 Prozent) tragen der Kanton und der Bund.

Wenn wir den vielfachen Nutzen betrachten, den die Stadt aus diesem Projekt ziehen kann, dann können wir sagen, dass die Stadt viel für ihr Geld erhält. Dies, obwohl die Kreditvorlage für die Stadt unbestritten einen „grossen Brocken“ darstellt.

9. Folie: Kostenbeitrag der Stadt Bern

Der Kostenbeitrag der Stadt beträgt 54,6 Millionen Franken. Zum städtischen Anteil am Gesamtprojekt (47,8 Millionen Franken) kommen die Projektierungskosten und die Mehrwertsteuer hinzu, welche nach städtischem Finanzrecht in einer Kreditvorlage zu den Realisierungskosten hinzu gezählt werden müssen, sowie geringfügige stadtspezifische Kosten.

Die Stadt zahlt nichts an die Traminfrastruktur. Eine Ausnahme bilden die Haltestellen, die nach kantonaler öV-Gesetzgebung Aufgabe der Gemeinden sind. Die städtische Kreditvorlage für Tram Region Bern besteht also aus den beiden Kostenblöcken Strassenbau und Siedlungsentwässerung, die fast gleich hoch sind (leicht über 25 Millionen Franken) und den Kosten für die Haltestellen (knapp 4 Millionen Franken). Enthalten im Anteil Strassenbau sind die Kosten für die Aufwertung des öffentlichen Raumes, da sie sich nicht von den Kosten für die Strassensanierungen trennen lassen. Wegen ohnehin nötiger Sanierungen von Strassen und Werkleitungen würde rund die Hälfte dieser Kosten auch ohne Tramprojekt in den nächsten Jahren auf die Stadt zukommen.

Zum Schluss möchte ich noch über den „Tellerrand“ der Vorlage Tram Region hinausblicken, auf ein wichtiges, eng mit dieser Vorlage verknüpftes Thema: die zweite Tramachse.

10. Folie: Zweite Tramachse Innenstadt

Wie der Gemeinderat in Übereinstimmung mit der Behördendelegation Tram Region Bern immer betont hat, ist die zweite Tramachse nicht Teil des Projekts Tram Region Bern. Hätte man mit der Realisierung von Tram Region Bern zugewartet, bis die zweite Tramachse spruchreif ist, so wäre das Gesamtprojekt stark verzögert und seine Finanzierung gefährdet worden. Gemäss dem Auftrag des Stadtrats aus der sogenannten „AKO-Motion“ von 2011 hat der Gemeinderat aber seither alles unternommen, um dieses Vorhaben voranzutreiben und dessen Finanzierung zu sichern. So ist die zweite Tramachse heute in der Botschaft des Bundesrates zur zweiten Generation der Agglomerationsprogramme mit B-Priorität enthalten und der Grosse Rat hat auf Antrag des Regierungsrats im öV-Investitionsrahmenkredit 2014-2017 die Mittel für die Projektierung bereitgestellt. Der Gemeinderat hat nun zusammen mit der Vorlage Tram Region Bern den Antrag für den Projektierungskredit für die zweite Tramachse verabschiedet. Stimmt der Stadtrat diesem Kredit zu, so wird das Projekt zweite Tramachse unmittelbar nach der Volksabstimmung vom 28. September 2014 aufgenommen werden. Vorgesehen ist, gestützt auf die Resultate und die Bestvariante aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2012 in einer ersten Phase einen Projektierungswettbewerb durchzuführen, um ein möglichst breites Lösungsspektrum hinsichtlich stadträumliche Gestaltung und Einbettung ins Gesamtverkehrssystem zu erhalten. Danach soll bis zum ersten Quartal 2016 das Vorprojekt so weit vorangetrieben werden, um dem Bund in der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme das

definitive Finanzierungsgesuch stellen zu können. Die Stimmberechtigten können also beruhigt sein: Es geht mit der zweiten Tramachse rasch vorwärts, auch wenn darüber noch nicht mit dieser Vorlage entschieden wird.

Die Stadt Bern muss bei ihrem öV-Angebot keinen Vergleich scheuen. Mit Tram Region Bern und der zweiten Tramachse wollen wir die nächsten grossen Schritte auf dem Weg zur Tramstadt Bern machen. Damit liegen wir voll im internationalen Trend: Weltweit fand in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine wahre Renaissance des Trams statt. Das hat viele Gründe: Das Tram ist in städtischen Agglomerationen oft das effizienteste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel für die Massen. Und es wertet die Gebiete, die es erschliesst, wirtschaftlich und als Wohnstandorte massiv auf. Das haben wir hier in Bern etwa auch mit dem Tram Bern West erlebt. Es wäre schön, diese Erfolgsgeschichte für den Süden und Nordosten der Stadt und Region Bern zu wiederholen.