

Referat:

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Medienorientierung: Tram Region Bern - Innenstadt
Datum	Montag, 15. Februar 2010, 10.00 Uhr
Ort	Bern, Polit-Forum „Käfigturm“ (2. Stock) <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Planung vom Tram Region Bern ist in voller Fahrt und im Gegensatz zur Alinghi herrscht Gott sei Dank keine Flaute. Der Wind bläst und er bläst in die richtige Richtung. Wir kommen voran.

Das ist wichtig, denn die Herausforderungen werden nicht kleiner. Die Standortregion Bern wächst. Wir brauchen dieses Wachstum, um im Wettbewerb der Standorte mithalten zu können.



Wir wissen aber, dass das Wachstum auch problematische Folgen nach sich zieht und hier gilt es, richtig zu steuern. Der Kanton hat sich gemeinsam mit Stadt und Region vorgenommen, das verkehrliche Wachstum nachhaltig zu gestalten und zum grössten Teil mit umwelt-schonenden Verkehrsarten aufzufangen.

Dazu gehört auf der einen Seite der Langsamverkehr – Sie glauben gar nicht, wie weit und wie schnell Sie zu Fuss oder mit dem Velo vorankommen. Und dazu gehört auch ein leistungsfähiger und effizienter öffentlicher Verkehr.

Im öffentlichen Verkehr setzen wir auf zwei sich ergänzende Verkehrsträger – S-Bahn und Tram, die gemeinsam das Rückgrat für ein intelligentes und feinmaschiges Netz bilden. Damit soll ein schnelles Vorankommen, möglichst umsteigefrei und möglichst nah an die gewünschten Ziele erreicht werden. Und wenn Umsteigen notwendig ist, dann soll es mit möglichst kurzen Wegen und mit möglichst schlanken Anschlüssen ohne unnötige Wartezeit geschehen. Das Tram soll dahin fahren, wohin die Fahrgäste wollen, und das ist ganz klar die Innenstadt.

Mit dieser Argumentation hat der Kanton in den Agglomerationsprogrammen beim Bund gepunktet. Das Berner Agglomerationsprogramm ist sogar als das schweizweit Beste von den Bundesbehörden anerkannt worden. Auf Grund dieser Argumentation hat der Bundesrat die Gelder für das Tram Region Bern gesprochen.

Und mit dieser Argumentation hat die Behördendelegation unter der Federführung des Kantons die Planer für das Tram Region Bern losgeschickt.

Wir haben also zwei Rahmenbedingungen, innerhalb derer wir die Diskussion um das Beste aller möglichen Trams führen müssen. Einerseits die planerische, kreative Dimension, von der wir nachher hören werden, und andererseits die eher unprosaische, finanzielle Dimension, die uns auf dem Boden des Machbaren bleiben lässt und die ich kurz erläutern möchte.

Und die Verantwortung fürs Finanzielle und damit für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs liegt nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr beim Kanton.

Nun zum Finanziellen: Klar ist, dass wir ohne den Infrastrukturfonds des Bundes die grossen Projekte zur Lösung unserer Verkehrsprobleme in den Agglomerationen nicht stemmen könnten. Deshalb haben wir, die Kantone, die Regionen und die Städte der ganzen Schweiz um diesen Fonds gekämpft und schlussendlich die eidgenössischen Räte auch von dieser Notwendigkeit überzeugen können.

Dies ist aber nur gelungen, weil wir im Gegenzug auch die Spielregeln akzeptiert haben, die der Bund vorgeschlagen hat. Dreh- und Angelpunkt dieser Spielregeln ist der Nachweis von Nutzen und Wirkung eines Projektes im Verhältnis zu seinen Kosten. Im Infrastrukturgesetz ist festgehalten, dass die Mittelvergabe nicht nach dem Giesskannenprinzip, sondern nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Projekte erfolgt.

Im Übrigen hat sich der Kanton Bern auch schon vorher an den Grundsatz gehalten, dass nur da investiert wird, wo ein Nutzen auch deutlich sichtbar entsteht. Insofern ist dieses Prinzip nicht neu.

Die Kriterien dieser Wirksamkeit richten sich unter anderem an folgenden Fragen aus: Können die Kapazitäten bereitgestellt werden, um die Mobilität nachhaltig sicherzustellen? Erreichen die Fahrgäste ihre Ziele innert nützlicher Frist? Lenkt das Projekt die Siedlungsentwicklung in die richtige Richtung?

Auf der Kostenseite werden die Investitionen und – meist geht das vergessen – auch die Folgekosten dagegen gerechnet.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung vor zwei Jahren kam dabei zum Ergebnis, dass beim Tram Ostermundigen – Köniz der Nutzen die Kosten deutlich übersteigt. Unter anderem auch deshalb, weil die bestehenden Infrastrukturen der Innenstadt mitbenutzt werden können und somit Synergieeffekte entstehen. Dieser Punkt steht im Zentrum dieser Orientierung.

Der Bund hat so das Projekt zum A-Projekt erklärt, und der Kanton hat mit dem Beschluss zum Investitionsrahmenkredit des Grossen Rates auf dieser Basis die Mittel zum Tramausbau gesprochen.

Diese Beschlüsse haben uns bis jetzt den nötigen Rückenwind beschert. Doch aufgrund der Liquiditätsprobleme des Infrastrukturfonds hat der Bundesrat im November letzten Jahres einschränkend festgehalten, dass es zu Verzögerungen bei der Auszahlung der Mittel kommen könnte, schlimmstenfalls bis 2020.

Für mich ist es nicht akzeptabel, dass der Bund zuerst fordert, dass nur Projekte mit genug Rückenwind gefördert werden, uns auf die Strecke schickt, um dann unterwegs die Windmaschine abzustellen. Denn eines ist klar: Nur wenn die Bundesmittel fliessen, kann gebaut werden.

Wenn der Bund jetzt bei der fristgerechten Mitfinanzierung klemmen würde, wären grosse Planungsarbeiten der Kantone für nichts gewesen, nicht nur hier in Bern oder anderswo im Kanton, sondern in der ganzen Schweiz. Entsprechend formiert sich natürlich in allen Kantonen, Städten und Agglomerationen der Widerstand gegen die Haltung des Bundes. Ich erwarte grossen Widerstand der Betroffenen. Das stimmt mich doch wieder auch etwas zuversichtlich. Zuversichtlich stimmt auch, dass die Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier den Ernst der Lage erkannt haben. So hatte ich gerade letzte Woche Gelegenheit als Vertreterin der kantonalen Verkehrsdirektorenkonferenz die Verkehrskommission des Ständerates zu informieren. Die Kommission hat darauf die Prüfung von Massnahmen zur Verbesserung der Liquidität des Infrastrukturfonds beschlossen. Ich verspreche Ihnen, dass ich am Ball bleibe und mich an vorderster Front für fristgerechte Bundesgelder einsetzen werde.

Bei all dem darf natürlich die planerische und kreative Dimension nicht ausser Acht gelassen werden. Deshalb bin ich froh um die Diskussion, wie die Erreichbarkeit und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt in Einklang zu bringen sind.

Die planerischen Studien zeigen auf, wie Sie nachher sehen werden, dass die Innenstadtbelastung tragbar bleibt und gegenüber dem Zustand mit Tram Bern West sogar wieder reduziert werden kann. So hat der Kanton im Moment keinen Grund, weder sachlich noch zeitlich die Planungen von Tram Region Bern in eine andere Richtung zu lenken.

Die Innenstadt von Bern ist unser Bijou, und es ist unser aller Aufgabe, dazu Sorge zu tragen. Der Kanton als Besteller der öV-Leistungen will und wird zu dieser Diskussion seinen Beitrag leisten.

Die Themen sind jedoch so vielfältig und so komplex, dass sie den Rahmen von Tram Region Bern sprengen. Es geht um neue – und höchstwahrscheinlich sehr teure – Infrastrukturen, es geht um neue Fahrzeuggenerationen, um neue, teils noch unausgegrenzte Technologien, es geht um die Belastbarkeit der Kirchenfeld- und Kornhausbrücke. Kurz: Ich meine, es geht um eine neue Generation des öffentlichen Verkehrs.

Wir wollen diese Diskussion führen, aber wir wollen sie à fonds führen und dafür ausserhalb der zeitlich eng geführten Tram Region Bern-Planung den nötigen Raum geben. Vorerst gilt: „Never change a winning team.“

Und der öV im Kanton Bern ist auf der Erfolgsspur. Nicht dass es uns geht wie der Alinghi am zweiten Wettkampftag. Da ist nämlich zu viel Wind gewesen und so konnte sie wieder nicht starten.

Die Studien, die Ihnen heute vorgestellt werden, gehen nun in die Mitwirkung. In Ostermündigen und in Köniz, im Mattenhof und im Nordquartier haben die Bürgerinnen und Bürger die Segel bereits schon gesetzt und diskutieren die Pläne von Tram Region Bern mit sehr viel Engagement. Ich freue mich, dass nun auch in der Innenstadt die Segel dafür hochgezogen werden und bin gespannt auf die Inputs, die, wenn irgend möglich, in die Planung mit aufgenommen werden.