

Interpellation: Kritische Fragen zur Verzögerung Tram Bern Ostermundigen: Prüfung Busbetrieb?

Fragen

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Haben die Stadt Bern und Bern Mobil einen Plan B, wenn die Baubewilligung doch nicht erteilt werden kann?
 - 1.1. Wenn ja, welchen?
2. Warum wird angesichts der rechtlichen komplexen Situation nicht die Erstellung einer Doppelgelenkbusslinie nach Ostermundigen geprüft? Dies zumal damit auch Rüti weiterhin per Bus angebunden werden könnte und die wertvollen Baumalleen erhalten werden könnten?
 - 2.1 Was spricht dagegen?
 - 2.2 Welche Kostenersparnis hätte dies gegenüber dem Tram?
3. Mit welchen Mehrkosten ist infolge der vom BAV angeführten Bedenken zu rechnen?

Begründung

Die Tramlinie Bern-Ostermundigen kann nicht wie geplant ab Anfang 2026 gebaut werden. Wann die Arbeiten losgehen, bleibt offen.

<https://www.bernerzeitung.ch/einsprachen-und-komplexitaet-baustart-fuers-tram-nach-ostermundigen-verzoegert-sich-weiter-982526841627>

Kurze Begründung bzgl. Dringlichkeit:

Es muss rasch gehandelt werden. Angesichts der bereits eingetretenen Verzögerungen, ist ein weiters Zuwarten nicht zu rechtfertigen

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Antwort des Gemeinderats

Einleitend hält der Gemeinderat fest, dass das Projekt Tram Bern–Ostermundigen (TBO) von den Stimmberechtigten der Stadt Bern, der Gemeinde Ostermundigen und des Kantons in mehreren Volksabstimmungen so beschlossen wurde. Es handelt sich bei diesem Projekt um eine zentrale ÖV-Massnahme für die gesamte Region. Sie dient der langfristigen Bewältigung der Verkehrsnachfrage und leistet einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung von Stadt und Region Bern. Die entsprechenden Planungen basieren auf stabilen und aktuellen Grundlagen.

Zu den einzelnen Fragen der Interpellation nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu den Fragen 1 und 1.1:

Die Stadt Bern und BERNMOBIL verfolgen das Projekt Tram Bern–Ostermundigen in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den weiteren Projektpartner*innen. Das Projekt basiert auf einer rechtskräftigen Infrastrukturkonzession des Bundes und befindet sich im fortgeschrittenen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Die Planungen stützen sich auf mehrfach überprüfte und bestätigte Grundlagen. Vor diesem Hintergrund besteht derzeit keine alternative Planung zur Realisierung des Trams. Anders gesagt: Es gibt keinen Plan B. Eine solche Parallelplanung wäre nicht zielführend und würde die Umsetzung des demokratisch legitimierten Projekts untergraben.

Zu Frage 2:

Die Erstellung einer Buslinie anstelle des geplanten Trams wurde bereits mehrfach und umfassend geprüft – u. a. im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (2008), durch ein externes Gutachten der ETH Zürich (2011) und durch die Grundlagenstudie von INFRAS (2016). Diese Studien kommen übereinstimmend zum Schluss, dass die Tramlösung aus verkehrlicher, betrieblicher, wirtschaftlicher und städtebaulicher Sicht klar vorzuziehen ist.

Der Einsatz von Doppelgelenkbussen würde eine sehr dichte Taktfolge erfordern (unter drei Minuten), was betrieblich kaum umsetzbar wäre. Zudem wären für einen langfristigen Betrieb auf dieser Achse Investitionen in Infrastruktur (Eigentrassierung, Haltestellenumbauten etc.) erforderlich, ohne dass eine mit dem Tram vergleichbare Leistungsfähigkeit erreicht werden könnte. Die Rüti wird unabhängig vom Tramprojekt weiterhin mit dem Bus erschlossen.

Zu Frage 2.1:

Gemäss den erwähnten Untersuchungen sprechen folgende Gründe gegen einen Busbetrieb:

- Geringere Kapazität;
- Keine langfristige Lösung bei erwarteter Nachfrageentwicklung;
- Keine Kostenvorteile bei Betriebskosten;
- Grössere Auswirkungen auf den übrigen Verkehr (Individualverkehr);
- Kein Beitrag zur Entlastung der Innenstadt und zur Reduktion des motorisierten Verkehrs.

Zu Frage 2.2:

Gemäss den verfügbaren Unterlagen ist eine verlässliche Schätzung der Kostenreduktion bei der Erstellung einer Buslinie nicht möglich. Der Bau eines Trams ist mit höheren Infrastrukturkosten verbunden. Gleichzeitig müssten beim Verzicht auf das Tramprojekt jedoch zahlreiche Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten an Strassen, Werkleitungen und Haltestellen separat und ohne Synergien durchgeführt werden – verbunden mit entsprechenden Mehrkosten. Zudem wären bei einer Doppelgelenk-Buslösung Zusatzinvestitionen nötig (beispielsweise zur Umsetzung längerer Halteketten und zur Busbevorzugung).

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat teilt die Einschätzung der Interpellanten nicht, wonach das Bundesamt für Verkehr (BAV) Bedenken gegenüber dem vorliegenden Tramprojekt hegt. Es wurde lediglich informiert, dass die Bewilligung noch nicht vorliegt und deshalb 2026 noch nicht mit dem Bau begonnen werden kann. Korrekt ist, dass die neuerliche Verzögerung Kostenfolgen haben wird. Wie hoch diese zusätzlichen Kosten sein werden, ist vom weiteren Verlauf des Bewilligungsverfahrens abhängig. Im Kostenvoranschlag bestehen gewisse Reserven für Unvorhergesehenes. Eine saubere Bestandaufnahme der Kosten ist erst möglich, wenn eine rechtskräftige Verfügung vorliegt, die Termine geklärt sind und die Vergabe erfolgt ist.

Bern, 11. Juni 2025

Der Gemeinderat