



Medienkonferenz «Abstimmungsvorlage Tram Bern - Ostermundigen» vom 15. Mai 2017

REFERAT VON GEMEINDERÄTIN URSULA WYSS, DIREKTORIN FÜR TIEFBAU,
VERKEHR UND STADTGRÜN

Es gilt das gesprochene Wort

Wir freuen uns, Ihnen heute die städtische Vorlage Tram Bern Ostermundigen vorzustellen. Tram Region Bern scheiterte 2014 an der Ablehnung in Köniz und Ostermundigen, obwohl das Projekt in der Stadt Bern über 60 Prozent Zustimmung erhielt. Es ist nicht selbstverständlich – und deshalb freue ich mich auch –, dass wir nun eine zweite Chance erhalten, die Tramlinie nach Ostermundigen zu realisieren. Möglich machte dies Ostermundigen mit der Zustimmung zur Initiative «Bernstrasse sanieren», bzw. zum Gegenvorschlag letztes Jahr. Daraufhin wurde unter der Federführung des Kantons und der Beteiligung von Ostermundigen und Bern eine Behördendelegation gebildet. Wir danken dem Kanton für seine Bereitschaft, hier erneut und tatkräftig die Führung zu übernehmen. Dies hat uns erlaubt, rasch eine neue Kreditvorlage zu erarbeiten.

Warum ein Tram zwischen Bern und Ostermundigen? – Kurz gesagt: Um damit die dringenden Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen zu lösen und die Situation für die Bevölkerung entlang diesem Korridor sowie für alle Verkehrsteilnehmenden erheblich zu verbessern.

Bei der Linie 10 Bern-Ostermundigen handelt sich um eine der meist benutzten Buslinien der Schweiz. Bereits heute kann die Nachfrage im 3-Minutentakt mit Bussen nur mehr schlecht als recht bewältigt werden. Deshalb sollen die Busse ab nächstem Jahr zu den Spitzenzeiten im 2,5-Minutentakt fahren. Dies ist aber eher eine Notlösung und damit ist – das ist das Entscheidende - das Ende der Fahnenstange mit dem heutigen Busbetrieb erreicht.

Die detaillierte Nachfrageprognose, welche wir letztes Jahr durch externe Fachleute haben erstellen lassen, zeigt, dass die stadträumlichen Entwicklungen der nächsten

zwei Jahrzehnte in Bern und Ostermundigen die Nachfrage nochmals um bis zu 50 Prozent wird zunehmen lassen. Angetrieben wird die Zunahme besonders durch das erhebliche Verdichtungspotential bei den Arbeitsplätzen und beim Wohnraum entlang der ganzen Linie. Auf Stadtboden besteht insbesondere im hinteren Galgenfeld und im Springgarten Potential für Verdichtung.

Die Fachleute haben weiter geprüft, ob diese wachsende Nachfrage mit Doppelgelenk-Trolleybussen bewältigt werden kann. Ihre Berechnungen zeigen, dass die Transportkapazität solcher Busse spätestens 2035 für die Nachfrage auf der Linie 10 nicht mehr genügen wird. Das Tram wird dagegen zu diesem Zeitpunkt noch eine Kapazitätsreserve von mindestens 40 Prozent aufweisen.

Noch eine weitere Bemerkung zu den Doppelgelenk-Trolleybussen: Ein Betrieb mit diesen Fahrzeugen würde – neben hohen Investitionen für die Fahrzeuge und neue Depots – auch ein grösseres Strassenprojekt erfordern: Es müssten Fahrleitungen für die Trolleybusse und separate Busspuren eingerichtet, Haltestellen verlängert und Strassenkreuzungen angepasst werden. Dies alles, um einen 3-Minutentakt ohne regelmässige Verspätungen und damit die maximal erzielbare Kapazität gewährleisten zu können. Anders gesagt: Es müsste auch in diesem Fall ein grosses Strassensanierungsprojekt erarbeitet werden, an dem sich aber – im Unterschied zum Tramprojekt – Bund und Kanton kaum beteiligen würden. Zudem würde die Kapazität nur bis 2035 ausreichen und es müsste bereits nach 15 Jahren nach neuen Lösungen gesucht werden – weit vor dem Ablauf der technischen Lebensdauer der neu errichteten Infrastruktur. Entsprechend negativ ist dieses Szenario wirtschaftlich zu beurteilen. Beim Tram werden hingegen die neuen Infrastrukturen über ihre gesamte Lebensdauer nutzbringend verwendet werden können. Die Investitionen sind deshalb hier deutlich wirtschaftlicher.

Die Behördendelegation hat beim Projektstart diskutiert, ob die Linienführung des Tramprojekts nochmals überprüft werden soll. Sie ist zum Schluss gekommen, an der bestehenden Linienführung festzuhalten. Weshalb?

Die Linienführung des Tramprojekts ist das Ergebnis umfassender, mehrfach überprüfter Abklärungen. Den Anfang machte die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) öV Ostermundigen 2008. Sie kam zum Schluss, einzig ein Trambetrieb auf der bestehenden Linienführung sei in der Lage, die zukünftige Nachfrage abzudecken. Der Bund prüfte dann das Vorhaben im Rahmen der ersten Generation der Agglomerationsprogramme und bescheinigte ihm 2009 eine hohe Zweckmässigkeit und Wirksamkeit.

Um jeden Zweifel auszuräumen, liess die Behördendelegation Tram Region Bern 2011 die ZMB nochmals durch den Verkehrsexperten und ETH Professor Ulrich Weidmann überprüfen. Er stellte fest, dass eine umfassende Prüfung möglicher Linienführungen erfolgt und die gewählte Linienführung als «Bestlösung» anzusehen sei – gleichwertige Alternativen würden nicht vorliegen.

Es gibt keinen Anlass daran zu zweifeln, dass das Urteil von Prof. Weidmann nicht mehr gültig ist. Die Behördendelegation hat deshalb auf einen neuerlichen Planungsprozess verzichtet, der Zeit und Ressourcen gekostet, aber kaum neue Erkenntnisse gebracht hätte. Sie hat damit die Haltung des Gemeinderats der Stadt Bern bestätigt, welcher in seinen Stellungnahmen seit 2014 stets betont hat, dass er sich angesichts der grossen Zustimmung zu Tram Region Bern in der Stadt weiterhin für ein Tramprojekt auf der bestehenden Route engagieren werde.

Ein grosses Anliegen ist dem Gemeinderat die zweite Tramachse durch die Innenstadt. Sie ist auch im aktuellen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) nach wie vor enthalten. Der Gemeinderat strebt an, die Projektierung des Vorhabens im Zeitraum 2022-2025 zu beginnen.

Wenn ich nun auf das Projekt eingehe, so muss ich vorausschicken, dass ich Ihnen im Vergleich zum Projekt Tram Region Bern 2014 wenig Neues präsentieren kann. Wir haben uns erstens entschieden, auf dem bestehenden Projekt Tram Region Bern aufzubauen. Im städtischen Abschnitt wird somit das bestehende Projekt sozusagen unverändert übernommen. Zweitens wird die noch nötige Detailprojektierung erst in Angriff genommen, wenn alle Finanzierungsentscheide gefallen sind. Auf ein paar Aspekte des Projekts gehe ich dennoch gerne ein:

Die Hindernisfreiheit im öffentlichen Verkehr, auf die wir in der Stadt Bern einen grossen Wert legen, ist im Tramprojekt ohne Einschränkungen gewährleistet. Wir haben mit Tram Region Bern viele Erfahrungen gesammelt, die ins Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» eingeflossen sind. Dort sind die entsprechenden Standards definiert worden, die Tram Bern Ostermundigen nun uneingeschränkt übernimmt.

Für Velos bringt das Tramprojekt eine Reihe von beachtlichen Verbesserungen, so durchgängige Velostreifen mit einer Breite von 1,5 Metern, gesicherte Möglichkeiten

zum Linksabbiegen und anderes mehr. Die geplante Velohauptroute Bern-Ostermundigen wird auf einer anderen Route, voraussichtlich via Guisanplatz-Mingerstrasse-Zentweg geführt werden.

Die Alleen als Gestaltungselement bleiben im gesamten Abschnitt erhalten. An der Viktoriastrasse wird ein Drittel der bestehenden Bäume mit geeigneten Baumschutzmassnahmen erhalten. Je ein Drittel muss aus Projektgründen, bzw. wegen schlechtem Zustand (krank, beschädigt, unterdurchschnittliches Wachstum) erneuert werden. Bei der Schönburg wird die heute bestehende Lücke in der südlichen Baumreihe geschlossen. Die grossen, stadtbildprägenden Platanen an der Laubeggstrasse bleiben vollständig erhalten. Im Abschnitt Baumgarten auf der Ostermundigenstrasse bleibt die südliche Baumreihe integral erhalten, während die nördliche Reihe verschoben und ersetzt wird. Zwischen der Kreuzung Pulverweg und der Gemeindegrenze bei der Waldeck werden beide Baumreihen erneuert.

Auch die Abwasseranlagen und die Strassen im Projektperimeter werden mit dem Tramprojekt saniert und erneuert. Diese Anlagen sind zu einem grossen Teil am Ende ihrer Lebensdauer angekommen. Durch die gemeinsame Durchführung der Arbeiten können erhebliche Synergien genutzt werden.

Damit sind wir beim Thema Kosten und Finanzierung angelangt. Die Gesamtkosten des Projekts betragen ohne Mehrwertsteuer rund 244 Millionen Franken. Die Stadt hat davon 20,8 Millionen Franken zu übernehmen. Rund die Hälfte dieser Summe müsste die Stadt in diesem Korridor in den nächsten Jahren auch ohne Tramprojekt für Sanierungen von Strassen und Abwasseranlagen ausgeben. Zum Anteil am Gesamtprojekt kommen noch stadtspezifische Zusatzkosten wie z.B. zusätzliche Lichtsignalanlagen bei Fussgängerstreifen, Verkehrsmanagement, Kunst im öffentlichen Raum. Mitsamt Mehrwertsteuer kommen wir so auf eine städtische Gesamtsumme von 24,9 Millionen Franken, welche der Gemeinderat dem Stadtrat und den Stimmberechtigten mit dieser Vorlage beantragt. 15,6 Millionen Franken werden durch den allgemeinen Haushalt finanziert und 9,3 Millionen durch die Sonderrechnung Stadtentwässerung.

Die Finanzierung von Tram Bern Ostermundigen liegt auf vielen Schultern, wobei der Kanton mit 53 Prozent und der Bund mit 20 Prozent den Löwenanteil beitragen. Bern und Ostermundigen sind demgegenüber bei der Finanzierung die Juniorpartner – am Nutzen partizipieren wir aber ohne Einschränkung.

Das Tram nach Ostermundigen erhält somit seine zweite Chance. Wir können damit gleichzeitig spürbare Verbesserungen für den gesamten Verkehr, für die Bevölkerung in den Stadtteilen vier (Kirchenfeld-Schosshalde) und fünf (Breitenrain-Lorraine), für die Stadtentwicklung und für die städtische Infrastruktur erzielen. Das Tram ist ein Bekenntnis zur Stadt – ich bin deshalb überzeugt, dass die Stimmberechtigten dem Tram Bern Ostermundigen in der Stadt ebenso klar zustimmen werden, wie sie seinerzeit dem Tram Region Bern zugestimmt haben.