

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP (Peter Marbet/Fuat Köçer, SP) vom 28. November 2013: Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben (2013.SR.000409)

In der Stadtratssitzung vom 14. August 2014 wurde das folgende Postulat Fraktion SP erheblich erklärt:

Die Regionalkonferenz Bern Mittelland hat die Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts in die Mitwirkung gegeben. Demnach soll der Tram-Ast Fischermätteli durch eine Buslinie ersetzt werden. Diese Massnahme erstaunt umso mehr als in den letzten Jahren das Wohnungsangebot im Einzugsgebiet des Fischermättelitrans massiv vergrössert worden ist (Weissenstein, Brunnmatt Ost, Planung Meinen Areal usw.). Dazu kommt, dass mit dem Sportcluster im Weissenstein (Fussballfelder und neue Sporthallen ab 2014) zusätzliche öV-Kundinnen und Kunden gewonnen werden können. Ausserdem bietet die heutige Tramlinie mit der Endstation Fischermätteli strategische Ausbaumöglichkeiten via die Siedlung Hardegg nach Köniz oder in der Verlängerung der Weissensteinstrasse zum Europaplatz und weiter nach Bümpliz.

Mit dem Tram Region Bern entsteht eine neue Tramlinie von Ostermundigen nach Köniz. Die Stimmberechtigten von Bern, Köniz und Ostermundigen werden über die Finanzierung am 28. September 2014 abstimmen. Der Baubeginn ist für Ende 2014/Anfang 2015 vorgesehen. Es ist aus Sicht der Stadtberner Bevölkerung nicht nachvollziehbar, wenn auf der einen Seite beträchtliche Steuermittel in das Tram Region Bern fliessen und gleichzeitig der bestehende Tram-Ast ins Fischermätteli aufgehoben werden soll. Die Vorteile eines Trambetriebs – „es fährt ruhiger, hat ein grösseres Sitz- und Stehplatz-Angebot und ist insgesamt komfortabler als der Bus“ (Abstimmungsbotschaft zum Tram Bern West) – müssen dem Stadtteil III mit den Quartieren im Weissenstein, Fischermätteli, Holligen usw. erhalten bleiben und gelten nicht nur für neue Tramlinien. Kommt hinzu, dass der Quartierbevölkerung beim Bau des Trams Bern West versprochen worden ist, dass das Fischermätteli-Tram bleibe.

Die SP Fraktion fordert den Gemeinderat deshalb auf:

Bei der Regionalkonferenz Bern Mittelland den Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) zu sichern und weiterhin als Durchmesserlinie zu führen.

Bern, 28. November 2013

Erstunterzeichnende: Peter Marbet, Fuat Köçer

Mitunterzeichnende: Michael Sutter, Halua Pinto de Magalhães, Lea Kusano, Lena Sorg, David Stampfli, Lukas Meier, Stefan Jordi, Annette Lehmann, Martin Krebs, Benno Frauchiger, Rithy Chheng, Katharina Altas, Nicola von Greyerz, Patrizia Mordini, Gisela Vollmer, Nadja Kehrli-Feldmann

Bericht des Gemeinderats

Die Traminfrastruktur auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 kommt in den nächsten Jahren ans Ende ihrer Lebensdauer und muss umfassend saniert werden, um insbesondere die gesetzlichen Anforderungen an die Behindertengleichstellung erfüllen zu können. Mit kurzfristigen Sanierungsmassnahmen wurde 2014 der Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli bis mindestens 2020 sichergestellt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts wurde von der Regio-

nalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) die Frage aufgeworfen, ob der Ast Fischermätteli wegen vergleichsweise tiefer Nachfrage allenfalls zukünftig als Bus betrieben werden soll. Diese Frage sollte bis spätestens Ende 2016 geklärt werden, um rechtzeitig das Sanierungsprojekt auf dieser Strecke planen und ausführen zu können.

Seit der Einreichung des vorliegenden Postulats hat sich die Ausgangslage für die Beurteilung des zukünftigen Angebots auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 stark verändert.

Vorprojekt Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli

Unter der Federführung der Stadt Bern wurde 2011 ein Vorprojekt für eine Gleis- und Strassensanierung für den Ast Fischermätteli durchgeführt. Dabei wurde auch eine Variante für einen Busbetrieb des Asts Fischermätteli untersucht, bei dem die Gleisinfrastruktur vollständig aus dem Strassenraum zurückgebaut würde. Die Schätzung der Gesamtkosten beläuft sich auf 19.8 Mio. Franken (Variante Gleis- und Strassensanierung, +/- 30 %, Preisstand September 2011), bzw. 16.7 Mio. Franken (Variante Rückbau Gleisinfrastruktur und Strassensanierung, +/- 30 %, Preisstand September 2011). Der Kostenteiler für diese Massnahmen folgt den Bestimmungen der kantonalen Gesetzgebung und wird sich an der bewährten Praxis orientieren, wie sie im Rahmen von Tram Bern West und anderen öV-Infrastrukturprojekten in der Stadt Bern zwischen Stadt, Kanton und BERNMOBIL entwickelt wurde.

Der Grundsatzentscheid für den zukünftigen Betrieb des Asts Fischermätteli und damit für die umzusetzende Sanierungsvariante wird auf Kantonsebene gefällt werden.

Regionales Tramkonzept

2013 wurde unter der Annahme, dass Tram Region Bern und rasch darauffolgend die zweite Tramachse realisiert werden, das Regionale Tramkonzept von der dafür zuständigen RKBM weiterentwickelt. Bezüglich der Linie 6/Fischermätteli vertrat das Konzept die Auffassung, dass für das prognostizierte Fahrgastaufkommen mittelfristig der Busbetrieb genüge und Vorteile hinsichtlich Angebotsqualität und Kosteneffizienz aufweise. Namentlich könne mit dem Bus ein dichter, den Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf besser entsprechender Fahrplankonzept angeboten werden.

Demgegenüber vertrat die Stadt Bern im Rahmen der Mitwirkung die Auffassung, dass grundsätzlich auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 eine Fortsetzung des Trambetriebs zu bevorzugen sei und beantragte, es seien zwei Varianten für Linienverlängerungen zu prüfen, um das Nachfragepotenzial zu erhöhen (entweder zur zukünftigen S-Bahnstation Waldeck oder Richtung Ausserholligen). Diesem Antrag folgte die Kommission Verkehr der RKBM Anfang 2014 und beschloss, solche Abklärungen nach Vorliegen des Abstimmungsergebnisses für Tram Region Bern an die Hand zu nehmen.

Politische Entscheide zu Tram Region Bern und deren Konsequenzen

Nachdem am 28. September 2014 das Projekt Tram Region Bern trotz der klaren Zustimmung in der Stadt Bern infolge der Ablehnung in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen scheiterte, änderte sich die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Tramnetzes und den Ast Fischermätteli grundlegend.

In einer gemeinsamen Situationsanalyse anlässlich der letzten Sitzung der Behördendelegation Tram Region Bern im Oktober 2014 wurde deshalb beschlossen, einerseits auf der Linie 10 kurz- und mittelfristig realisierbare Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu prüfen. Andererseits soll die Planung für eine Verbesserung des Angebots in anderen angebotsstarken öV-Korridoren, namentlich den Quartieren Nordring-Wyler und Länggasse an die Hand genommen werden. Per Mitte 2015 werden die Arbeiten an der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse aufgenommen.

Per März 2016 soll im Hinblick auf die Eingabe der 3. Generation der Agglomerationsprogramme ein Zwischenbericht zur ZMB vorgelegt werden. Die Studie soll bis Mitte 2017 abgeschlossen sein. Mit der Überarbeitung des Regionalen Tramkonzepts wird zugewartet bis geklärt ist, in welche Richtung die Entwicklung auf den wichtigen öV-Korridoren gehen soll.

Zum Angebot auf der Linie 10 haben die Stadt Bern und die Gemeinde Köniz Vorschläge für Verbesserungsmassnahmen gemacht, welche nun von der Regionalkonferenz im Hinblick auf das Regionale öV-Angebotskonzept 2018 - 2021 bis Frühling 2016 geprüft und auf ihre Umsetzbarkeit beurteilt werden. Untersucht werden Übergangsmassnahmen für die Bewältigung der Nachfrage bis ca. 2025, die ohne grössere Investitionen in die Infrastruktur umsetzbar sind. Geprüft werden auch Angebotsverbesserungen auf anderen Linien, welche auf der Linie 10 zu einer Entlastung führen sollen (vgl. dazu Antwort des Gemeinderats auf die Interpellation BDP/CVP: Wie weiter mit Tram Region Bern, 2014.SR.000339).

In Ostermundigen ist die Debatte um ein allfälliges Tramprojekt mit der Einreichung der Initiative „Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren“ wieder aufgenommen worden. Die Abstimmung über diese Initiative und einen allfälligen Gegenvorschlag des Ostermundiger Gemeinderats wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 stattfinden. Gegebenenfalls müsste auch in der Stadt Bern nochmals über das Projekt Tram Bern-Ostermundigen abgestimmt werden. Auf Kantonsebene müssten ebenfalls erneut Mittel gesprochen werden.

Folgerungen für den Ast Fischermätteli der Linie 6

Grundsätzlich können die Quartiere Mattenhof und Fischermätteli entlang der Linie 6 sowohl im Tram- als auch im Busbetrieb erschlossen werden. Da aber die nötige Infrastruktur bereits besteht und auch die Variante „Busbetrieb“ wegen dem Rückbau der Gleisinfrastruktur für Stadt und Kanton mit erheblichen Infrastrukturkosten verbunden ist, ist es aus Sicht der Stadt Bern sinnvoll, den Ast Fischermätteli weiter als Tramlinie zu betreiben. Schliesslich sollte angesichts der möglichen übergeordneten Entwicklungen im Tramnetz zum heutigen Zeitpunkt ein möglichst grosser Entwicklungsspielraum zur Schaffung von durchgebundenen Linien erhalten bleiben.

Haltung des Kantons

Der Kanton teilt die Auffassung, dass die ursprüngliche Empfehlung des Regionalen Tramkonzepts bezüglich dem Ast Fischermätteli unter der geänderten Ausgangslage nicht mehr in allen Belangen aktuell ist. Deshalb möchte der Kanton im Einverständnis mit der Stadt mit einem definitiven Entscheid über die Zukunft der Linie 6 zuwarten, bis die Ergebnisse der Abklärungen für Verbesserungsmassnahmen auf der Linie 10 vorliegen. Er beabsichtigt, einen solchen Entscheid im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen öV-Angebotsbeschlusses bzw. des öV-Infrastrukturrahmenkredits 2018 - 2021 herbeizuführen. Dieser wird 2017 vom Grossen Rat behandelt.

Haltung des Gemeinderats

Der Gemeinderat sprach sich bereits 2013 im Rahmen der Mitwirkung zur Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts für einen Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli als Tramlinie aus, allenfalls mit der Prüfung von Optionen zur Weiterentwicklung dieser Linie. Er sieht sich durch die klare Zustimmung zu Tram Region Bern in der städtischen Abstimmung in seiner Haltung bestätigt. Er kann sich mit der Haltung des Kantons einverstanden erklären, den definitiven Entscheid über den Ast Fischermätteli nach Vorliegen der Abklärungsergebnisse zur Linie 10 zu fällen. In der Zwischenzeit wird die Stadt zusammen mit BERNMOBIL die nötigen Vorbereitungen treffen, um ein allfälliges Sanierungsprojekt zeitgerecht vorbereiten und dem finanzkompetenten Organ zum Beschluss vorlegen zu können.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Gesamtkosten für die Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli sind im Rahmen des Vorprojekts auf 19.8 Mio. Franken beziffert worden (+/- 30 %, Preisstand September 2011). Die für die Stadt Bern anfallenden Kosten können erst im Rahmen der Projektierung und nach Abschluss der Kostenteilerverhandlungen mit den anderen Projektpartnern ermittelt werden.

Bern, 12. August 2015

Der Gemeinderat