

**Postulat Robert Meyer (SD): Planung Tram Köniz-Ostermundigen: Jetzt eine Denkpause einlegen!**

Ich bitte den Gemeinderat zu prüfen, ob angesichts der neu massiv höher geschätzten Kosten sowie der offenen Frage einer neuen Innenstadtlinie jetzt nicht eine grundsätzliche Denkpause angezeigt wäre. In Sachen Tram Köniz-Ostermundigen sollten die neuen Tatsachen und ungeklärten Fragen Anlass geben, das Ganze nochmals gründlich zu überdenken, bevor weitere Planungsschritte vorgenommen werden.

**Begründung:**

Nach einer neuen Kostenschätzung wird der Bau eines Trams Köniz-Ostermundigen massiv teurer (Fr. 550 Mio. statt 260 Mio.) veranlagt. Schon allein dies wäre Grund genug für eine Denkpause. Ungeachtet dessen wer wie viel zahlt – Bund, Kanton, beteiligte Gemeinden (so oder so der Steuerzahler) –, ist die Frage der Verhältnismässigkeit der Investitionskosten zum erhofften Nutzen in Ruhe gründlich neu zu prüfen. Die Erfahrungen mit den neuen Tramlinien Bern-West warfen die Frage der Überbelastung der Innenstadtachse neu auf. Eine alternative oder zusätzliche Innenstadtlinie drängt sich auf. Der Entscheid darüber muss in Ruhe bedacht und gefällt werden. Erst danach ist mit der Planung des „Tram Region Bern“ fortzufahren. Dabei wird auch zu prüfen sein, ob das addierte Gesamtinvestitionsvolumen von neuer Innenstadtachse und Tram Region Bern finanzierbar ist und die Kapitalfolgekosten verkraftbar sind. Eine Denkpause gäbe auch Gelegenheit, grundsätzlich neu über die Bücher zu gehen. Prüfwert – wenn man unbedingt neue Tramlinien bauen will – könnte ein Ersatz des Projekts durch eine neue Linie in die Länggasse sein. Diese wäre wesentlich kürzer und damit billiger. Sie könnte direkt über den Hirschengraben ins Weissenbühl geführt werden; so würde die zusätzliche Belastung der Innenstadtlinie wegfallen. Mit Kostenüberschreitungen bei öffentlichen Grossprojekten bzw. massiv nach oben korrigierten Kostenschätzungen hat man bekanntlich seine Erfahrungen gemacht. Gerade das Beispiel „Stuttgart 21“ zeigt, dass es vielleicht besser ist, frühzeitig vor Baubeginn bei offenen Fragen eine Denkpause einzulegen. Kurz nach Eröffnung des Trams Bern West besteht auch keine Dringlichkeit, umgehend das nächste Tramprojekt anzugehen. Eine Denkpause wäre ja keine Pause vom Denken, sondern eine Pause für das Nach- und Überdenken, dies abseits des raschen Agierens und Reagierens in der hektischen Tagespolitik. Grösseren Entscheiden tut so etwas oftmals gut.

Bern, 27. Januar 2011

*Postulat Robert Meyer (SD), Peter Bühler, Ueli Jaisli, Simon Glauser, Manfred Blaser, Thomas Weil, Roland Jakob*

**Antwort des Gemeinderats**

Das vorliegende Postulat regt eine Sistierung der Projektierungsarbeiten für Tram Region Bern (TRB) an, bis das Projekt hinsichtlich der Kosten und der Frage einer zweiten Tramachse überprüft worden ist.

Mit dem Anliegen einer Überprüfung des Projekts hat sich die Behördendelegation TRB, bestehend aus Kanton, den Gemeinden Köniz, Bern und Ostermundigen, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sowie BERNMOBIL, bereits intensiv auseinandergesetzt. Noch im Dezember 2010 hat sie eine unabhängige Überprüfung des Projekts insbesondere im Hinblick auf Spar- und Etappierungsmöglichkeiten beschlossen. Damit beauftragt wurde Prof. Dr. Ulrich Weidmann (ETH Zürich) und das Büro ewp aus Zürich mit dem Projektleiter Dipl. Ing. Benno Singer. Bis zum Vorliegen des Gutachtens wurde der Projektierungsprozess sistiert. An der gleichen Sitzung beschloss die Behördendelegation zudem die Durchführung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse zur Untersuchung von verschiedenen Varianten für eine zweite Tramachse.

#### *Das unabhängige Gutachten*

Die unabhängigen Experten legten per Mitte Mai 2011 ihr Gutachten der Behördendelegation vor. Dessen wichtigste Schlussfolgerungen sind (Zitat):

- *Die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb ist strategisch sinnvoll. Unter Beachtung der Entwicklungsdynamik kann die Umsetzung in Etappen erfolgen.*
- *Die gewählte Linienführung ist richtig. Geeignete Alternativen, die eine vergleichbar hohe Erschliessungs- und Betriebsqualität gewährleisten, sind nicht ersichtlich. Gegebenenfalls kann der Ausbaustandard von einzelnen Haltestellen im Rahmen des Bauprojektes überprüft werden.*
- *Die Kostenschätzung ist realistisch und wurde plausibel hergeleitet. Im Vergleich zu anderen Tramprojekten liegen die Kosten im üblichen Rahmen.*
- *Eine Kostenreduktion durch Verzicht auf Projektteile oder Anpassungen im Ausbaustandard ist grundsätzlich denkbar, aber mit Nachteilen in der verkehrlichen Qualität und/oder dem Risiko einer geringeren Akzeptanz verbunden.*
- *Eine sinnvolle Etappierung des Projektes ist möglich und kann zur Entspannung der Finanzierungsproblematik beitragen. Grundsätzlich ist die Realisierung der Tramlinie auf dem Könizer Ast weniger dringend als in Ostermundigen.*
- *Derzeit noch bestehende Unsicherheiten und offene Fragen bzgl. der definitiven Projektierung lassen sich im Rahmen des Bauprojektes klären. Das Vorprojekt muss nicht überarbeitet werden und kann als abgeschlossen betrachtet werden.*
- *Der definitive Entscheid für oder gegen eine zweite Tramachse in der Innenstadt erfordert noch zusätzliche Abklärungen, welche die weiteren Planungen zum Projekt TRB aber nicht verzögern.*

***Das Vorhaben Tram Region Bern stellt einen sinnvollen Ausbauschritt des ÖV-Netzes dar und kann auf der Grundlage des Vorprojektes weiterentwickelt werden. Offene Fragen zu Projektierung und Etappierung lassen sich in den folgenden Planungsschritten klären.***

(Gutachten Weidmann/Singer, Kurzfassung S. 5)

Das vollständige Gutachten ist einsehbar unter: [www.tramregionbern.ch](http://www.tramregionbern.ch).

#### *Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse*

In seiner Antwort vom 5. Mai 2011 auf die Dringliche Motion „Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse“ der Agglomerati-

onskommission des Stadtrats vom 17. März 2011 hat der Gemeinderat bereits ausführlich Stellung zum aktuellen Stand dieser Abklärungen genommen.

Gemäss den dort gemachten Aussagen sollen die Resultate der ZMB im Frühjahr 2012 vorliegen. Sie können somit noch in die zweite Generation des Agglomerationsprogramms der Region Bern einfließen. Eine Zusicherung der Finanzierung für eine zweite Tramachse auf den Zeitpunkt der Abstimmung über TRB im Jahr 2014 ist damit möglich.

#### *Haltung des Gemeinderats*

Das Vorprojekt ist in den vergangenen Monaten intensiv von externen Experten überprüft worden. Gestützt auf die klaren Resultate des Gutachtens hat die Behördendelegation Ende Mai 2011 beschlossen, die Projektierung TRB wie geplant fortzusetzen. Auf grosse Abstriche beim Projekt soll angesichts der damit verbundenen Nachteile für Verkehr und Städtebau sowie der Bedeutung des Vorhabens für die betroffenen Gemeinden und für die ganze Region Bern verzichtet werden. Eine zeitliche Staffelung beim Bau und der Inbetriebnahme gemäss den finanziellen Möglichkeiten des Kantons und der Gemeinden soll im Rahmen der Ausarbeitung des Bau-/Auflageprojekts vertieft geprüft werden, ebenso Einsparmöglichkeiten gemäss den Detailempfehlungen der Experten.

Die Thematik einer zweiten Tramachse wird gestützt auf früher gemachte Studien in einer ZMB bis im Frühjahr 2012 untersucht. Damit hat die Behördendelegation TRB einem Antrag der Stadt Bern Folge geleistet.

Nach Auffassung des Gemeinderats ist damit das Projekt hinreichend überprüft und die Frage der zweiten Tramachse wird rasch und zielgerichtet abgeklärt. Der Gemeinderat erachtet unter diesen Umständen eine Sistierung der Projektierung für TRB als unnötig und sogar kontraproduktiv. Der Baubeginn 2014 für das Projekt würde damit verunmöglicht. Dieser Termin ist aber zwingende Voraussetzung, um den von den eidgenössischen Räten bereits beschlossenen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds für das Projekt TRB zu erhalten.

Eine Sistierung des Projekts würde eine Verbesserung der heutigen Situation - Überlastung auf der Linie 10 und starke öV-Belastung der Hauptgassen in der Innenstadt - auf lange Sicht blockieren. Dies will der Gemeinderat verhindern. Er beantragt deshalb dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

#### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 29. Juni 2011

Der Gemeinderat