

Motion Fraktion SVPplus (Eveline Neeracher, SVP): Keine Verschlechterung des öV-Angebots im Weissenbühlquartier - das Tram Weissenbühl muss bleiben!

Am 17. Februar hat Frau Gemeinderätin Regula Rytz auf die Kleine Anfrage Roland Jakob wie folgt geantwortet: Auszug aus dem Stadtratsprotokoll: „Die Kompetenz zur Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr liegt bei der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM). Sie hat von der Projektorganisation Tram Region Bern unter der Federführung des Kantons den Auftrag erhalten, die zukünftige öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers in Zusammenarbeit mit dem Kanton, der Stadt und den Transportunternehmen zu untersuchen.“

Protokoll Nr. 3 I Stadtratssitzung, 17. Februar 2011

Im Projekt ist vorgesehen dass bei der 2. Etappe 2012-2020 die Linie drei mit einem Ersatzangebot in Form eines Busses geführt wird. Tram Region Bern begründet diese Massnahmen mit den Fahrgastzahlen und damit, dass das Nadelöhr am Hirschengraben spätestens bei der Inbetriebnahme der Tramlinie 10 Ostermundigen–Schliern an die Kapazitätsgrenzen stossen würde. Zudem ist vorgesehen, dass der Bus am Bahnhof Weissenbühl wenden würde und nicht wie anhin an der Wendeschleife an der Seftigenstrasse.

Im Weiteren hält Frau Gemeinderätin Regula Rytz fest:

„Die Nachfrage auf der heutigen Linie 3 ist vergleichsweise gering. Die Linie 3 transportiert pro Tag stadtauswärts rund 5000 Fahrgäste. Zum Vergleich: Die Linie 9 transportiert im Abschnitt Hirschengraben–Monbijou jeden Tag rund doppelt so viele Fahrgäste (ein Vergleich von weiteren Abschnitten zwischen zwei nebeneinander liegenden Haltestellen ergibt das gleiche Bild).“ Protokoll Nr. 3 I Stadtratssitzung 17. Februar 2011

Der Erhebung der Ein- und Ausstiege vom Jahre 2009 können wir entnehmen, dass es nur gerade 550 Personen mehr sind, die den Ausstieg Beaumont benutzen. Dies ist mit den angesiedelten Gewerbebetrieben zu begründen. Im Gegensatz zu den Ausstiegen an der Endstation Weissenbühl. Im Weissenbühl-Quartier leben grössten Teils ältere Menschen, die vor allem an der Endstation Weissenbühl ins Tram einsteigen. Somit möchte man also für 550 Personen (Pendler) eine neue Linienführung wählen.

Das Tram Nummer 3 hat einen historischen Wert, ist es doch eines der ersten elektrischen Trams das ab Juli 1901 in Bern zwischen dem Breitenrain und dem Burgernziel zirkulierte. Die Tramgleise zwischen Eigerplatz und Tram-Endstation Weissenbühl wurden im Herbst 2002 für ca. 2.2 Millionen Franken saniert. Die Schienen haben im Durchschnitt eine Lebensdauer von ca. 30 Jahren. Es besteht also ein voll funktionstüchtiges Schienennetz vom Eigerplatz bis zur Endstation Weissenbühl bis ins Jahr 2032. Ein weiteres Bauvorhaben ist geplant im Jahr 2013, dann nämlich will man das Dienstgleis Seftigenstrasse im Weissenbühl (Abschnitt Tramschleife Weissenbühl bis Monbijoustrasse) sanieren. Dieses Dienstgleis wird für die Speisung des neuen Trams gebraucht. Die Schienen bleiben also so oder so vom Eigerplatz her bestehen.

Im Weiteren hält Frau Gemeinderätin Regula Rytz fest:

„Wie unter Frage 1 bereits ausgeführt, wird auch eine neue Endhaltestelle beim Bahnhof Weissenbühl untersucht. Damit könnten die Umsteigebeziehungen von der S-Bahn auf den städtischen Nahverkehr verbessert werden.“ Protokoll Nr. 3 | Stadtratssitzung, 17. Februar 2011
Hier zeigt der Gemeinderat klar, dass er sich weniger um die Mobilität der Quartierbewohner als um die Belange der Pendler sorgen macht! Es darf nicht sein, dass die Stadtberner Bevölkerung Einschränkungen hinnehmen muss, damit die Agglomeration es bequemer hat.
Es kann nicht angehen, zumal zurzeit das Tram eine richtige Renaissance erlebt (Genf, Frankreich), dass das Tram 3 durch einen Bus ersetzt und die Schienen nur noch für die Speisung der Linie 9 gebraucht werden.

Aus diesem Grund fordern wir den Gemeinderat auf:

1. bei der RKBM zu beantragen, dass die Tramlinie 3 Weissenbühl im Projekt „Tram Region Bern, Teilprojekt Innenstadt“ erhalten bleibt
2. sich für den Erhalt der Tramlinie 3 Weissenbühl bei allen relevanten Instanzen und Gremien einzusetzen
3. sich bei der RKBM für eine nachhaltige Linienführung der Tramlinie 3 Weissenbühl einzusetzen
4. Dem Stadtrat halbjährlich einen Bericht über seine Bemühungen zum Erhalt der Tramlinie 3 Weissenbühl in geeigneter Form zu unterbreiten, bis die Sicherung der Linie 3 gewährleistet ist.

Bern, 18. August 2011

Motion Fraktion SVPplus (Eveline Neeracher, SVP): Roland Jakob, Robert Meyer, Simon Glauser, Kurt Rügsegger, Bernhard Eicher, Dannie Jost, Martin Mäder, Jimmy Hofer, Rudolf Friedli, Manfred Blaser, Jacqueline Gafner Wasem, Christoph Zimmerli, Alexander Feuz

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzlich sind Kanton und Region für die Planung des öffentlichen Verkehrs (öV) zuständig. Besteller des öV ist der Kanton. Das Anliegen der Motion betrifft, soweit die Stadt überhaupt zuständig ist, einen Bereich, der in gemeinderätlicher Zuständigkeit liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu.

Hinsichtlich der zukünftigen öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers gelten weiterhin die Aussagen des Gemeinderats in seiner Antwort auf die Kleine Anfrage Jakob (SVP): Planung Tram Weissenbühl, was will der Gemeinderat? vom 17. Februar 2011 und im Stadtratsvortrag vom 3. November 2011 zur Erhöhung des Projektierungskredits für das Tram Region Bern. In letzterem schreibt er dazu (vgl. Stadtratsvortrag S. 9):

„Im Zusammenhang mit einer zukünftigen Tramlinie 10 stellt sich auch die Frage nach der zukünftigen öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers und möglichen Verknüpfungen der Linie 12 mit anderen Linien. Dazu liegen erste Konzeptentwürfe vor. Die Arbeiten an diesen Konzepten sind nach dem Beschluss, die ZMB Zweite Tramachse durchzuführen, sistiert worden. Damit deren Resultate mit einfließen können, werden die beiden Konzepte erst nach Abschluss der ZMB fertiggestellt.“

Nach dem heutigen Stand der Vorgehensplanung wird die Regionalkonferenz gestützt auf die Resultate der ZMB Zweite Tramachse das Regionale Tramkonzept überarbeiten und bei Gemeinden und interessierter Öffentlichkeit in die Mitwirkung geben. Abgestimmt darauf wird auch das Konzept zur zukünftigen öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers erarbeitet und in die Mitwirkung gebracht werden. Die Mitwirkung soll noch 2012 stattfinden. Wie bereits bei den ersten Konzeptentwürfen soll die Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) auch weiterhin in die Arbeiten mit einbezogen werden.

Momentan liegen also noch keine Vorschläge der Regionalkonferenz hinsichtlich zukünftiger Betriebsart (Tram oder Bus) der Linie 3 vor. Die Prüfung der Verlegung der Endhaltestelle zum Bahnhof Weissenbühl entspricht den Grundsätzen der öV-Weiterentwicklung in der Region Bern, wie sie im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) festgehalten sind (Bessere Verknüpfung von S-Bahn, Tram und Bus). Die Prüfung entspricht auch einem Anliegen der QM3. Sinn macht eine Verlegung der Endhaltestelle dann, wenn dadurch vermehrt am Bahnhof Weissenbühl von der S3 auf die Tramlinie 3 umgestiegen würde und damit das Fahrgastpotenzial dieser Linie 3 gesteigert werden kann.

Zwei weitere Überlegungen gilt es in den Abklärungen zur öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers zu berücksichtigen: Erstens spielt die Linie 19 ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Erschliessung des Quartiers. Zweitens hat ein Tram grundsätzlich eine grössere Transportkapazität als ein Bus. Es zirkuliert deshalb bei gleicher Nachfrage in geringerem Takt als ein Bus, was für die Benutzerinnen und Benutzer ein Nachteil darstellen kann.

Zu den einzelnen Anliegen der Motion nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Der Gemeinderat wird sich im Rahmen der anstehenden Konzeptarbeiten wie bisher für eine optimale Erschliessung des Weissenbühlquartiers einsetzen. Dabei sind namentlich folgende Aspekte von hoher Bedeutung:

- kurze Zugangswege zum öV, bzw. flächendeckende öV-Erschliessung des Quartiers;
- gute Taktfrequenz;
- gute Verknüpfung mit dem übrigen öV-Netz;
- gutes Nutzen/Kosten-Verhältnis.

Welche Lösung sich unter Berücksichtigung dieser Kriterien als beste erweist, kann der Gemeinderat heute noch nicht beurteilen. Entsprechend erachtet er einen Antrag bei der Regionalkonferenz zum heutigen Zeitpunkt als nicht zielführend und lehnt Punkt 1 der Motion ab.

Zu Punkt 2 und 3:

Es ist die Zielsetzung der Überarbeitung des Regionalen Tramkonzepts und der damit verknüpften weiteren öV-Konzepte, eine nachhaltige Weiterentwicklung des gesamten Tram- und Busnetzes in der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden zu erarbeiten und in der Mitwirkung zu konsolidieren. Der Gemeinderat wird nach Vorliegen der genannten Konzepte eine Bewertung der Resultate vornehmen. Dabei wird zum einen das Hauptziel der laufenden ZMB - die Entlastung der Hauptgassen der Innenstadt durch eine zweite Tramachse - und zum anderen die optimale Erschliessung aller Quartiere mit dem öV im Zentrum stehen. Die Halungen der betroffenen Quartiere wird der Gemeinderat in seiner Bewertung ebenfalls berücksichtigen. Gestützt auf seine Beurteilung wird er danach die Anliegen der Stadt gegenüber der Region und dem Kanton vertreten.

Ein isoliertes Engagement für den Erhalt einer Tramlinie ohne Berücksichtigung der gesamtstädtischen Interessen, wie es in Punkt 2 und 3 der Motion gefordert wird, lehnt der Gemeinderat ab.

Zu Punkt 4:

In seinem Beschluss zur Erhöhung des Projektierungskredits für das Tram Region Bern (SRB 482 vom 3. November 2011) hat der Stadtrat den Gemeinderat damit beauftragt, ihn regelmässig über das Projekt Tram Region Bern und die damit zusammenhängenden öV-Planungen ins Bild zu setzen:

„4. Die PVS wird regelmässig über das Projekt informiert (62 Ja, 0 Nein)

(...)

8. Der Gemeinderat hat innert sechs Monaten dem Stadtrat und der Öffentlichkeit einen ersten Zwischenbericht zu den Realisierungsmöglichkeiten einer zweiten Tramachse durch die Berner Innenstadt vorzulegen. Weitere Zwischenberichte über den Fortschritt der entsprechenden Planungsarbeiten sind mindestens im Halbjahresrhythmus der PVS und den Fraktionen weiterzuleiten (56 Ja, 6 Nein).“

Im Rahmen dieser Berichterstattung wird auch über das überarbeitete Regionale Tramkonzept und über das öV-Angebotskonzept Weissenbühl informiert werden. Damit erachtet der Gemeinderat eine separate periodische Berichterstattung an den Stadtrat als überflüssig und lehnt deshalb Punkt 4 der Motion ab.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten verschiedener Varianten für die öV-Erschliessung des Weissenbühlquartiers wird Gegenstand des öV-Angebotskonzepts sein. Aussagen dazu können erst gemacht werden, wenn das Konzept vorliegt.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 1. Februar 2012

Der Gemeinderat