

Motion Edith Leibundgut (CVP): Gegen öV-Stau – Zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt

Forderung

Wir fordern den Gemeinderat auf, folgende Massnahmen zu ergreifen:

1. Im Rahmen der Planung und Realisierung des Tramprojekts „Tram Region Bern“ (Köniz-Ostermundigen) zwischen Hirschengraben und Zytglogge eine zweite Tramachse durch die Innenstadt zu verwirklichen.
2. Gegenüber den beteiligten Projektpartnern sicherzustellen, dass eine namhafte finanzielle Beteiligung der Stadt am Projekt nur mit der gleichzeitigen Realisierung der zweiten Tramachse durch die Innenstadt denkbar ist.

Begründung

Die zunehmende Mobilität, die bessere Erschliessung der Aussenquartiere sowie das Zusammenwachsen der umliegenden Gemeinden mit der Stadt Bern stellen zweifellos eine wachsende Herausforderung für die Stadt Bern dar. Als einzige grössere Schweizer Stadt hat Bern mit 150'000 Arbeitsplätzen und 130'000 Einwohnenden mehr Arbeitsplätze als Einwohnende. Der öffentliche Verkehr ist zur Bewältigung dieser Mobilität deshalb von hohem wirtschaftlichem Interesse. Es gilt, im innerstädtischen Verkehr den öffentlichen Verkehr und den Fussverkehr zu priorisieren und zu stärken. Der Ausbau von Bern zur „Tramstadt“ ist dabei ein vielversprechender Lösungsansatz und kann für die Zukunft die notwendigen öV-Kapazitäten sichern. Allerdings leidet die Innenstadt schon heute unter der hohen öV-Belastung. Insbesondere für die Hauptachse „Hirschengraben-Zytglogge“ bedarf es einer weitergehenden Lösung. Mit der Inbetriebnahme des „Tram Bern West“ ist die Belastung grösser denn je und hat in besagtem Perimeter bereits zum „öV-Stau“ geführt. Ohne zweite Achse erreicht die „Tramstadt Bern“ schon innert weniger Jahren ihre Kapazitätslimiten.

Auch aus betrieblichen Gründen ist eine zweite Achse zwingend: Angesichts zahlreicher Events und Kundgebungen in der Innenstadt, hat bereits eine kurze Blockierung der Achse Hirschengraben-Zytglogge markante Auswirkungen auf das gesamte Tramnetz. Die zweite Tramachse liegt deshalb im Interesse aller Beteiligten. Wird ihre Realisierung auf die lange Bank geschoben, so verkommt das Tram zum „Schneckenzug“, Verspätungen und eine sinkende Netzstabilität sind die Folgen.

Bern, 17. Februar 2011

Motion Edith Leibundgut (CVP), Martin Schneider, Beat Gubser, Kurt Hirsbrunner, Sonja Bietenhard, Vinzenz Bartlome, Judith Renner-Bach, Béatrice Wertli, Henri-Charles Beuchat, Jimmy Hofer, Robert Meyer, Martin Trachsel, Gisela Vollmer

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzlich sind Kanton und Region für die Planung des öffentlichen Verkehrs zuständig. Besteller des öffentlichen Verkehrs 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.

Mit SRB 191 vom 12. Mai 2011 hat der Stadtrat von der Antwort des Gemeinderats auf die Dringliche Motion Agglomerationskommission (AKO) (Jacqueline Gafner Wasem, FDP/Ursula Marti, SP): Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse Kenntnis genommen und die Motion als Richtlinie erheblich erklärt (52 Ja, 2 Nein, 1 Enthaltung). Der Vorstoss der AKO verlangt:

1. die Mitwirkung und die finanzielle Beteiligung der Stadt Bern am Tram Region Bern an die Bedingung zu knüpfen, dass der Kanton eine zweite Tramachse ausserhalb des Hauptgassenzugs der Berner Altstadt mitfinanziert.
2. eine Volksabstimmung über das Tram Region Bern in der Stadt Bern erst dann vorzusehen, wenn von den zuständigen kantonalen Stellen verbindliche Zusagen für die Finanzierung einer entsprechenden Entlastungsachse vorliegen.

Die vorliegende Motion Edith Leibundgut (CVP) verlangt demgegenüber, dass eine zweite Tramachse im Rahmen des Tramprojekts Tram Region Bern (TRB) geplant und realisiert werden soll, d.h. dass das Projekt TRB um eine zweite Tramachse erweitert wird. Zur zweiten Tramachse hat der Gemeinderat in seiner Antwort auf den Vorstoss der AKO bereits Folgendes festgehalten:

„(...) Die Entlastung der Innenstadt vom öV ist dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, welches auch in seiner Strategie 2020 enthalten ist. In der Innenstadt soll ein sinnvolles Gleichgewicht zwischen einer sehr guten öV-Erschliessung und einer hohen Attraktivität für den Langsamverkehr geschaffen werden. Beim Kanton und bei den anderen Projektpartnern von TRB konnte seit dem Projektstart 2009 viel Verständnis für dieses Anliegen geweckt werden. Mit der Zustimmung zur ZMB [Zweckmässigkeitsbeurteilung], deren Kosten zu 80 Prozent vom Kanton und zu 20 Prozent von den drei beteiligten Gemeinden getragen werden, haben die Projektpartner ein klares Signal gesetzt, dass im Rahmen von TRB eine zweite Tramachse für die Innenstadt im Detail geprüft werden soll.

Gestützt auf die Ergebnisse der ZMB wird der Gemeinderat darauf hinwirken, dass der Kanton der Realisierung einer zweiten Tramachse zustimmt, und er sich gemeinsam mit dem Bund finanziell daran beteiligt.

(...)

Nach Auffassung des Gemeinderats ist nicht die verbindliche Finanzierungszusage des Kantons für die Realisierung einer zweiten Tramachse entscheidend, sondern die Mitfinanzierung dieses Projekts im Rahmen des Agglomerationsprogramms der zweiten Generation durch den Bund. Mit dem Kanton und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist abgesprochen, dass er das dazu nötige Gesuch beim Bund für eine realisierbare Bestvariante einreichen wird. Die Partner werden sich dadurch gegenüber dem Bund auch zur Mitfinanzierung gemäss den gesetzlichen Vorgaben verpflichten. Die zweite Generation der Agglomerationsprogramme muss Mitte 2012 beim Bund eingereicht werden, das Parlament soll gestützt auf den Antrag des Bundesrats im Laufe von 2014 darüber entscheiden.

Die Abstimmung für den städtischen Anteil am Projekt TRB ist 2014 vorgesehen. Gemäss der aktuellen Zeitplanung für die ZMB Zweite Tramachse sollen die Resultate im Frühjahr 2012

vorliegen und können somit noch in die zweite Generation des Agglomerationsprogramms einfließen. (...).“

Die Planung und Realisierung einer zweiten Tramachse im Rahmen des Projekts TRB würde den Bau der neuen Tramlinie auf den Ästen Ostermundigen und Köniz um mehrere Jahre verzögern. Es würde ab heute zirka 3 Jahre dauern, bis die Arbeiten für die zweite Tramachse denselben Stand wie diejenigen von TRB hätten. Der Projektorganisation TRB unter der Führung des Kantons ist es aber ein grosses Anliegen, dass mit dem Bau von TRB wie vorgesehen 2014 begonnen werden kann. Dies, weil die Linie 10 bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stösst und eine Verbesserung der Situation des Gesamtverkehrs (d.h. inklusive Langsamverkehr und motorisiertem Individualverkehr) entlang dieser Linie dringend geboten ist. Zudem sind die Beiträge des Bundes für das Projekt TRB in der Form zugesichert, wie es 2009 beim Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Region Bern eingereicht und vom Bundesrat auf die sogenannte „A-Liste“ für Agglomerationsprojekte mit oberster Priorität gesetzt wurde. Darin ist keine zweite Tramachse enthalten.

Wie oben erwähnt sollen finanzielle Beiträge des Bundes an den Bau einer zweiten Tramachse mit dem nächsten Agglomerationsprogramm beantragt werden. Eine verzögerungsfreie Umsetzung des Projekts TRB ist auch für die Beurteilung - und damit für die Mitfinanzierung - weiterer Agglomerationsprojekte aus der Region Bern durch den Bund von grosser Bedeutung. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Realisierung von TRB positiv auf die Mitfinanzierung einer zweiten Tramachse durch den Bund auswirkt.

Zusammenfassend stellt sich der Gemeinderat hinter das Anliegen, eine zweite Tramachse zur Entlastung der Innenstadt vom öffentlichen Verkehr in enger Verknüpfung mit dem Projekt TRB zu realisieren. Er möchte jedoch im Interesse von TRB und der zweiten Tramachse davon absehen, die in der vorliegenden Motion verlangte Erweiterung des Projekts TRB um die zweite Tramachse beim Kanton zu beantragen. Sollte die Motion entgegen dem Antrag des Gemeinderats vom Stadtrat überwiesen werden, käme ihr die Beutung einer Richtlinie zu.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Eine inhaltliche Erweiterung des Projekts TRB um eine zweite Tramachse würde zu Verzögerungen bei den bisherigen Teilprojekten mit vorübergehender Reduktion des Personalaufwands führen. Die Umsetzung eines um eine zweite Tramachse erweiterten Bauvorhabens würde jedoch zu einem späteren Zeitpunkt zu erheblich höheren Spitzenbelastungen bei den betroffenen Stellen in der Verwaltung und bei den involvierten externen Büros führen.

Eine Aufstockung der vom Bund für das bisherige Projekt TRB zugesicherten finanziellen Mittel ist nach heutigem Kenntnisstand nicht möglich. Für das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation ist eine Neuanmeldung erforderlich.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 17. August 2011

Der Gemeinderat