

Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Zweite Tramachse realisieren

Die Abstimmungsvorlage zum Tram Region Bern wurde von der Stadtberner Bevölkerung mit 61% deutlich angenommen. Die Bernerinnen und Berner haben erkannt, dass eine gute öV-Infrastruktur für die Entwicklung der Stadt und der Hauptstadtregion Bern wichtig ist.

Die zweite Tramachse soll dazu beitragen, Markt- und Spitalgasse sowie den Hirschengraben vom öffentlichen Verkehr zu entlasten. Weiter soll eine zweite Achse Spielräume schaffen, um bei Betriebsstörungen oder Bauarbeiten den Trambetrieb mindestens teilweise aufrechterhalten zu können. Die zweite Tramachse soll vom Kocherpark via Laupenstrasse zum Bubenbergplatz und von dort zum Bollwerk führen und danach in die Speichergasse-Nägeligasse abzweigen. Beim Kornhausplatz würde sie ins bestehende Tramnetz einmünden.

Der Bund beurteilt das Vorhaben als wichtig und stellt seinen Beitrag ab 2019 in Aussicht. Der Kanton hat seinen Beitrag für die Projektierung der zweiten Tramachse bereits gesprochen. Der Gemeinderat hat dem Stadtrat gleichzeitig mit der Vorlage für den Ausführungskredit Tram Region Bern einen Kreditantrag von 1,25 Millionen Franken für den städtischen Kostenanteil an der Projektierung der zweiten Tramachse gestellt. Der Stadtrat hat dem Antrag zugestimmt. Die zweite Tramachse ist zentral für die Tramstadt Bern. Auch die Stadtregierung hat sich wiederholt für eine zweite Tramachse in der Innenstadt ausgesprochen und die ehemalige Verkehrsdirektorin Regula Rytz (GB) betonte 2011 im Rat: „Die zweite Tramachse muss angepackt werden.“ Nun ist es höchste Zeit, dass die zweite Tramachse ohne Verzug realisiert wird.

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 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 Realisierung des Trams Bern West ist die Belastung grösser denn je und hat in besagtem Perimeter bereits zu öV-Stau geführt. Ohne zweite Achse erreicht Bern innert weniger Jahren ihre Kapazitätsgrenzen.

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.

Wir fordern den Gemeinderat deshalb auf, folgende Massnahmen zu ergreifen:

1. Eine zweite Tramachse zwischen Hirschengraben und Zytglogge durch die Innenstadt zu verwirklichen, unabhängig von der Planung und Realisierung des Tramprojekts Tram Region Bern.
2. Sicherzustellen, dass sowohl der Bund als auch der Kanton einen namhaften finanziellen Beitrag an die Realisierung der zweiten Tramachse leisten.

Bern, 27. November 2014

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Philip Kohli

Mitunterzeichnende: Kurt Hirsbrunner, Hans Kupferschmid, Martin Mäder, Claudio Fischer

Antwort des Gemeinderats

Wie in der Begründung zu der vorliegenden Motion zutreffend beschrieben wird, ist die zweite Tramachse durch die Innenstadt ein wichtiges Anliegen sowohl für die Aufwertung der Hauptgasen wie auch für die städtische Verkehrspolitik. Das Anliegen entstand als Reaktion auf die Inbetriebnahme von Tram Bern West (Dezember 2010), durch welche die Anzahl von Trams und Bussen durch die Innenstadt erheblich zunahm. Die betrieblichen Erfahrungen seit der Eröffnung von Tram Bern West sind - auch ohne zweite Tramachse - positiv: Es besteht eine hohe Fahrplanstabilität und die Zuverlässigkeit des Trambetriebs in der Innenstadt kann als gut bezeichnet werden.

Artikulierte wurde das Anliegen nach einer zweiten Tramachse im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Region Bern, namentlich in der als Richtlinie formulierten Motion Agglomerationskommission AKO: Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse (2011.SR.000100). Diese verlangte explizit, dass die Beteiligung der Stadt Bern an Tram Region Bern an die Bedingung einer zweiten Tramachse zu knüpfen sei und die städtische Volksabstimmung erst nach einer verbindlichen Finanzierungszusage zu einem solchen Projekt durch Bund und Kanton anzusetzen sei. Der Gemeinderat unterstützte das Anliegen der zweiten Tramachse explizit, sprach sich aber dagegen aus, die beiden Projekte erst bei Sicherung der Finanzierung für die zweite Tramachse zur Abstimmung zu bringen. Dadurch wäre das Vorhaben Tram Region Bern stark verzögert worden. Er sicherte aber eine Realisierung der zweiten Tramachse „in enger Verknüpfung mit dem Projekt Tram Region Bern“ zu. Diese Motion wurde mit SRB 191 vom 12. Mai 2011 als Richtlinie erheblich erklärt.

In der Folge wurde die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse Innenstadt durchgeführt, welche im Mai 2012 zum Ergebnis führte, dass eine Führung der zweiten Tramachse entlang der Achse Nägeligasse-Speichergasse-Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz-Laupenstrasse-Belpstrasse die beste aller vorliegenden Varianten darstelle. Gestützt darauf wurde das Vorhaben in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) aufgenommen, welches im Sommer 2012 beim Bund als Agglomerationsprogramm der 2. Generation eingereicht wurde. Der Bund beurteilte das Vorhaben in der Folge positiv und verlieh ihm Priorität B. Dies bedeutet, dass bei entsprechendem Projektierungsstand (Vorliegen Vorprojekt) auf die nächste Generation der Agglomerationsprogramme grundsätzlich ein definitiver Finanzierungsbeitrag in Aussicht gestellt wurde. Die positive Beurteilung des Bundes ging davon aus, dass Tram Region Bern realisiert würde, womit das Tramnetz und die bestehende Tramachse durch die Innenstadt weitaus stärker als bisher belastet worden und die Auswirkungen von Unterbrüchen dieser Achse wesentlich gravierender gewesen wären.

Gestützt auf die Ergebnisse der ZMB und die Beurteilung des Bundes erklärte sich der Kanton 2013 bereit, seinen Anteil an den Projektierungskosten (70 Prozent der Gesamtkosten) für die zweite Tramachse in den öV-Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017 aufzunehmen unter der Bedingung, dass Tram Region Bern realisiert werden kann. Damit waren für den Gemeinderat die Voraussetzungen geschaffen, dem Stadtrat am 12. März 2014 den Antrag für den Projektierungskredit Zweite Tramachse Innenstadt zusammen mit dem Realisierungskredit für Tram Region Bern vorzulegen (2014.TVS.000071). Der Stadtrat stimmte dem Kredit mit SRB 2014-275 vom 19. Juni 2014 mit 51 Ja zu 15 Nein zu.

Aus dieser Darstellung geht deutlich hervor, dass insbesondere der Kanton, aber auch der Bund ihre Finanzierungszusagen für die Projektierung und Realisierung von der Realisierung von Tram Region Bern abhängig machten. Indem dieses Projekt bedauerlicherweise am 28. September 2014 durch die Ablehnung in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen gescheitert ist, sind auch die Voraussetzungen nicht mehr gegeben, unter denen die zweite Tramachse zum heutigen Zeitpunkt weiter verfolgt werden kann. Der Gemeinderat hat deshalb im Oktober 2014 beschlossen, die Projektierung der zweiten Tramachse zu sistieren. Der Projektierungsprozess kann und soll wieder aufgenommen werden, sobald sich Veränderungen im Tramnetz abzeichnen, welche zu einer Erhöhung der Belastung der bestehenden Tramachse (Zytglogge bis Hirschengraben) führen. Dies ist auch die Sichtweise der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, welche im Entwurf zum 2. Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept vom April 2015¹ die zweite Tramachse weiterhin als Massnahme aufführen mit dem Hinweis, dass das weitere Vorgehen zur zweiten Tramachse koordiniert mit den Ergebnissen aus der ZMB Wyler-Länggasse zu bestimmen sei.

Somit ist eine Aufnahme der Projektierung für die zweite Tramachse zum heutigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, sondern im Gegenteil kontraproduktiv, und würde die Erfolgchancen dieses Vorhabens beeinträchtigen.

Zu den in der vorliegenden Motion vorgebrachten Anliegen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Die Finanzierungszusage des Kantons an die Projektierungskosten der zweiten Tramachse waren klar an die Realisierung von Tram Region Bern geknüpft. Somit müsste die Stadt Bern zum heutigen Zeitpunkt die Projektierung vollständig auf eigene Kosten finanzieren. Damit würden für die Stadt bereits für das Vorprojekt Kosten von rund 3 Millionen Franken anfallen, welche ohne Anspruch auf Realisierung durch Kanton und Bund ausgegeben werden müssten. Es würden auch die bestehenden und bewährten Zuständigkeiten für die Entwicklung von Traminfrastrukturprojekten verletzt, weshalb anzunehmen ist, dass der Kanton als öV-Besteller voraussichtlich nicht bereit wäre, in einer solchen Projektorganisation mitzuwirken. Somit wäre auch ein Mitwirken für BERNMOBIL schwierig.

Der Gemeinderat hält nach wie vor am Vorhaben der zweiten Tramachse fest. Den einzig gangbaren Weg zu ihrer Realisierung sieht er aber in einem gemeinsamen Vorgehen mit den Partnern in den öV-Infrastrukturvorhaben (Bund, Kanton, Regionalkonferenz, BERNMOBIL, allenfalls Nachbargemeinden und andere Transportunternehmen). Wie dies im Entwurf zum 2. Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept vorgesehen ist, wird er die zweite Tramachse zusammen mit allfälligen neuen Projekten zur Erweiterung des Tramnetzes wieder auf die Agenda setzen. Eine Realisierung der zweiten Tramachse ohne Verknüpfung mit einer Erweiterung des Tramnetzes erachtet

¹ <http://www.bernmittelland.ch/de/themen/raumplanung/Siedlung/regionales-gesamtverkehrs-siedlungskonzept.php>

der Gemeinderat dagegen als chancenlos. Er beantragt deshalb, diesen Punkt der Motion abzulehnen.

Zu Punkt 2:

Ohne ein konkretes Projekt zur Erweiterung des Tramnetzes bzw. eine Erhöhung der Trambelastung auf der bestehenden Tramachse kann die Finanzierung der zweiten Tramachse weder beim Kanton noch beim Bund gesichert werden. Ein solches Projekt kann beispielsweise aus der ZMB Wyler-Länggasse oder aus einer allfälligen Neuauflage eines Tramprojekts für den Ast Ostermündigen der Linie 10 hervorgehen. Bevor hier die entsprechenden politischen Entscheide gefallen sind, ist eine Erfüllung dieses Punkts der Motion unmöglich. Der Gemeinderat beantragt deshalb seine Ablehnung.

Folgen für Personal und Finanzen

In der erwähnten ZMB Zweite Tramachse Innenstadt (2012) sowie im Stadtratsvortrag für den Projektierungskredit Zweite Tramachse Innenstadt (2014) wurde für die Realisierung einer zweiten Tramachse mit Infrastrukturkosten von Fr. 105 000 000.00 gerechnet (+/- 30 Prozent, exkl. Mehrwertsteuer). Eine höhere Kostengenauigkeit wird im Rahmen einer allfälligen späteren Projektierung erreicht werden können. Weiter werden in diesem Rahmen zu gegebener Zeit auch Vereinbarungen zum Kostenteiler zwischen dem Kanton als Besteller des öV und der Stadt als Strasseneigentümerin erforderlich sein.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 20. Mai 2015

Der Gemeinderat