

Motion Agglomerationskommission AKO (Jacqueline Gafner, FDP/Ursula Marti, SP): Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse; Begründungsbericht

Mit aktuell 52 Kursen pro Stunde und Richtung ist die Berner Altstadt in der Spitalgasse/Marktgasse heute einer enormen Belastung durch den öffentlichen Verkehr ausgesetzt. Diese Belastung wird in naher Zukunft mit der geplanten Linienführung der Tramlinie 10 (Ostermundigen-Köniz) vorläufig einen neuen Höhepunkt finden.

Obwohl die Stadt Bern stark an der Finanzierung des Trams Ostermundigen-Köniz beteiligt ist, hat sie bis heute keine finanziellen Zusicherungen für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der historischen Altstadt erhalten. Dies, obwohl die Stadtbevölkerung mit dem Grossprojekt empfindliche Einbussen durch eine teilweise Verschlechterung des öV-Angebots in Kauf nehmen muss. Entsprechend zeigt sich die Kommission besorgt über die Entwicklung und Zunahme der Belastung des öffentlichen Verkehrs in den Hauptachsen der Berner Altstadt und wehrt sich dagegen, dass die Stadtbevölkerung den Preis für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration mit einer Einbusse der eigenen Lebensqualität bezahlen muss. Der Kommission ist es ein dringendes Anliegen, dass die vom öffentlichen Verkehr stark belastete Berner Altstadt aufgewertet wird.

Aufgrund dieser Sachlage hat sich die Agglomerationskommission entschieden, den vorliegenden Vorstoss einzureichen.

Der Gemeinderat wird aufgefordert,

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 Hauptgassenzuges 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.

Soweit der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt der Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Begründung der Dringlichkeit:

Die Planungen betreffend das Tram Region Bern sind in vollem Gange. Gleichzeitig wird vom Kanton verlangt, dass bis Ende Jahr klar ist, ob und wo eine zweite Tramachse gebaut werden kann. Um die Stadt Bern bezüglich der Finanzierung einer zweiten Tramachse gut zu positionieren, muss der Gemeinderat unverzüglich handeln.

Bern, 17. März 2011

Motion Agglomerationskommission AKO (Jacqueline Gafner, FDP/Ursula Marti, SP), Martin Mäder, Thomas Weil, Manfred Blaser, Patrizia Mordini, Peter Künzler, Peter Ammann

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zum Anliegen der vorliegenden Richtlinienmotion in Absprache mit dem Kanton Bern wie folgt Stellung:

Stand der Planung

Auf Beschluss der Behördendelegation Tram Region Bern ist zwischen Mai 2011 und April 2012 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse Innenstadt durchgeführt worden. Aus einem breiten Variantenfächer mit insgesamt fünf „Variantenfamilien“ ging die Variante „Altstadt Nord“ als beste Lösung hervor. Sie führt vom Kocherpark über die Belp- und Laupenstrasse, den Bahnhofplatz, das Bollwerk und durch die Speicher- und Nägeligasse zur Kornhausbrücke. Diese Variante bietet den höchsten Nutzen hinsichtlich Entlastung der Hauptgassen der Innenstadt (bis zu 40 Fahrzeuge/Stunde) und des Hirschengrabens wie auch Umfahrungsmöglichkeiten für den Tramverkehr bei Streckenunterbrüchen (Netzredundanz). Den Gebieten City West, Bollwerk und Altstadt Nord kann diese Lösung Entwicklungsimpulse geben. Es ergeben sich jedoch auch Nachteile aus der Variante, insbesondere mit Anlieferungskonflikten in der Speicher-/Nägeligasse und einer Reduktion der Verkehrskapazitäten im Bollwerk und beim City West. Für die Variante „Altstadt Nord“ ist mit Investitionskosten von rund 106 Mio. Franken (+/- 30 Prozent exkl. Mehrwertsteuer) zu rechnen.

In einem am 15. Mai 2012 durchgeführten Anhörungs-Workshop nahmen 24 Organisationen und Parteien und weitere Institutionen teil. In mehr als drei Viertel der dort abgegebenen Stellungnahmen wurde das Ergebnis der ZMB grundsätzlich unterstützt.

Finanzierung Bund

Entsprechend dem Ergebnis der ZMB wurde die Variante Altstadt Nord als „Massnahme Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse/Redundanzen)“ ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland aufgenommen. Das RGSK wurde Mitte 2012 vom Kanton beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen der zweiten Generation des Agglomerationsprogramms (2015 - 2018) eingereicht. Für die zweite Tramachse wurde B-Priorität beantragt, da noch kein Vorprojekt vorliegt. Eine Realisierung wäre damit ab 2019 möglich. Per Mitte 2013 wird der Bundesrat voraussichtlich den Entwurf des Bundesbeschlusses zur zweiten Generation der Agglomerationsprogramme in die Vernehmlassung geben.

Auf Bundesebene ist bisher nur die Finanzierung der ersten und zweiten Generation der Agglomerationsprogramme ausreichend gesichert. Der Bundesrat hat dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) im Januar 2013 den Auftrag erteilt, analog zum Bahninfrastrukturfonds, welcher momentan in der parlamentarischen Beratung steht, einen unbefristeten Fonds für den Nationalstrassenbau und die Agglomerationsverkehrsprojekte zu schaffen. Ein Entwurf dieser Vorlage soll ebenfalls Mitte 2013 in die Vernehmlassung gehen.

Da der Bundesbeitrag für die zweite Tramachse voraussichtlich erst in der dritten Generation der Agglomerationsprogramme definitiv gesprochen wird, ist die langfristige Sicherung der Finanzierung der Agglomerationsprogramme von grösster Bedeutung. Der Gemeinderat begrüsst deshalb das Vorhaben des Bundesrats zur Schaffung eines Fonds für den Nationalstrassenbau und den Agglomerationsverkehr. Er unterstützt weiter aktiv die Bemühungen des Schweizerischen Städteverbands und weiterer Organisationen, die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs langfristig zu sichern.

Falls die langfristige Finanzierung des Agglomerationsverkehrs gelingt, so kann die dritte Generation der Agglomerationsprogramme und damit der Bundesbeitrag für die zweite Tramachse 2018 von den eidgenössischen Räten beschlossen werden.

Finanzierung Kanton

Mit der Aufnahme der zweiten Tramachse ins RGSK Bern-Mittelland und der Einreichung beim Bund ist der Kanton grundsätzlich die Verpflichtung eingegangen, das Projekt mitzufinanzieren. Im Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr 2014 - 2017, den der Regierungsrat dem Grossen Rat im Januar 2013 vorgelegt hat, ist der Kantonsanteil an den Projektierungskosten für die zweite Tramachse eingestellt. Der entsprechende Beschluss ist im Juni 2013 vorgesehen.

Unter der Voraussetzung, dass das Projekt vom Bund mitfinanziert wird, ist vorgesehen, dass der Regierungsrat den Kantonsanteil an den Realisierungskosten der zweiten Tramachse dem Grossen Rat mit dem nächsten Investitionsrahmenkredit 2018-2021 vorlegen wird.

Weiteres Vorgehen

In der zweiten Hälfte 2013 wird, basierend auf den Ergebnissen der ZMB Zweite Tramachse, eine Studie zur Verkehrslenkung und zum Verkehrsmanagement im Raum Mattenhof, Bahnhof und Obere Altstadt sowie zur Anlieferung in der Oberen Altstadt Nord durchgeführt. Das Vorprojekt für die zweite Tramachse soll 2014 gestartet werden. Für den städtischen Kostenanteil wird der Gemeinderat dem Stadtrat einen entsprechenden Projektierungskredit beantragen.

Haltung des Gemeinderats zu den Anliegen der Richtlinienmotion

Zu den in der Richtlinienmotion gestellten Anträgen 1 und 2 nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Auf Antrag der Vertretung der Stadt Bern hat die Behördendelegation im Dezember 2010 die vertiefte Prüfung der zweiten Tramachse beschlossen. Der Kanton hat sich mit der Genehmigung des RGSK Bern-Mittelland und mit dessen Einreichung beim Bund grundsätzlich zur Mitfinanzierung dieser Massnahme verpflichtet. Im Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr 2014-2017 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat unter anderem, sich an den Projektierungskosten für die zweite Tramachse zu beteiligen. Es ist vorgesehen, den Kantonsanteil an den Realisierungskosten in den Investitionsrahmenkredit 2018-2021 aufzunehmen unter der Voraussetzung, dass der Bundesbeitrag für die Massnahme hinreichend gesichert ist und das Finanzierungspotenzial des Kantons dafür ausreicht.

Die Volksabstimmungen zu Tram Region Bern sind in den drei Gemeinden im Herbst 2014 vorgesehen. Damit könnte mit dem Bau Ende 2014/Anfang 2015 begonnen werden. Eine Verzögerung von Tram Region Bern um mehrere Jahre bis zum Beschluss des Investitionsrahmenkredits 2018 - 2021 für die Realisierung der zweiten Tramachse durch den Grossen Rat ist nach Auffassung des Gemeinderats nicht sinnvoll, da die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb angesichts der gravierenden Kapazitätsengpässe auf dieser Linie auch für die Stadt Bern dringlich ist.

Weiter würde eine einseitige, politisch bedingte Verzögerung von Tram Region Bern die Solidarität mit Köniz und Ostermundigen, die sich bisher vorbehaltlos hinter das Anliegen der Stadt für eine zweite Tramachse gestellt und auch finanziell an der ZMB Zweite Tramachse beteiligt haben, auf eine harte Probe stellen.

Schliesslich würde eine Verzögerung des Projekts Tram Region Bern ein negatives Signal an die Bundesbehörden aussenden, welche bei der Beurteilung der zweiten Tramachse auch den bisherigen Umsetzungsgrad und die Umsetzungsgeschwindigkeit des Agglomerationsprogramms Bern-Mittelland berücksichtigen werden.

Zusammenfassend stellt der Gemeinderat fest, dass die zweite Tramachse zum heutigen Zeitpunkt planerisch und finanziell bestmöglich gesichert ist. Mit dem kantonalen Beschluss zum Investitionsrahmenkredit und der Beurteilung der Massnahme im Rahmen der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme durch den Bund fallen 2013 und 2014 weitere wichtige Zwischenentscheide zur Finanzierung. Fallen diese positiv aus, wird nach Auffassung des Gemeinderats zum Zeitpunkt der Abstimmung über Tram Region Bern im Herbst 2014 genügend Gewissheit über die Finanzierung der zweiten Tramachse vorhanden sein.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Bei der zweiten Tramachse handelt es sich um ein Infrastrukturprojekt in der Grössenordnung von Tram Bern West oder dem neuen Bahnhofplatz. Der städtische Kostenanteil an den Investitionen kann erst nach Vorliegen des Vorprojekts und des Kostenteilers beziffert werden. Wie andere Infrastrukturprojekte in dieser Grössenordnung wird auch ein Projekt Zweite Tramachse die zuständigen Dienststellen und städtischen Mitarbeitenden stark beanspruchen.

Bern, 24. April 2013

Der Gemeinderat