

**Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP) vom 18. August 2011:
Keine Rückkehr des „Blauen Bähnli“ auf der Linie 6 - der Bus soll bleiben!
(2011.SR.000219)**

In der Stadtratssitzung vom 3. November 2011 hat der Stadtrat den folgenden als Dringliche Motion eingereichten Vorstoss in ein Postulat in umgewandelt und erheblich erklärt. Der Stadtrat stimmte zweimal einer Fristverlängerung zu. Zuletzt gewährte er mit SRB 493 vom 27. November 2014 eine Fristverlängerung bis am 31. Dezember 2015.

Die erheblichen Lärmbelastungen entlang der Linie 6, verursacht durch die quietschenden Räder der veralteten Fahrzeuge der blauen RBS-Trams, haben dazu geführt, dass der Trambetrieb zwischen den Haltestellen Zytglogge und Fischermätteli im Februar dieses Jahres anfänglich während der Abendstunden und schliesslich ab dem 4. April 2011 ganz eingestellt und durch einen Busbetrieb ersetzt wurde. Seit Juli 2011 ist BernMobil damit beschäftigt, alle neun RBS-Trams mit neuen Rädern auszurüsten – Kostenpunkt dieser Werterhaltung rund 1 Million Franken.

Der seit vorgenanntem Datum geführte Busbetrieb (Linie 6B) zur Endstation Fischermätteli erfreut sich bei den Anwohnerinnen und Anwohnern der Strecke grosser Beliebtheit. Der Busbetrieb funktioniert einwandfrei und praktisch ohne Verspätungen. Warum also eine Rückkehr zum Trambetrieb?

Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner dieser Motion sprechen sich nicht grundsätzlich gegen eine durchgehende Tramlinie zwischen Worb und Bern-Bahnhof aus. Sie sind jedoch der Meinung, dass diese Tramlinie nicht weiter bis zur Station Fischermätteli geführt werden soll.

Folgende Gründe sprechen für die Beibehaltung des Busbetriebes auf der Linie 6 zwischen Bern-Bahnhof und der Endstation Fischermätteli:

- die Beförderungskapazitäten der momentan eingesetzten Busse reichen auch in den Stosszeiten vollkommen aus
- die Niederflrbusse sind für Kinderwagen, Personen mit Behinderungen und ältere Fahrgäste leichter zu besteigen und zu verlassen – zudem sind die Platzverhältnisse deutlich besser
- die Beibehaltung des Busbetriebes führt zu einer Entlastung der hochfrequentierten Tramlinie zwischen Bern-Bahnhof und der Station Kocherpark
- die Tramgeleise der Linie 6 sind teilweise und insbesondere in der Steigung Brunnmatt- und Pestalozzistrasse in einem desolaten Zustand und werden wohl in absehbarer Zeit ersetzt werden müssen
- die nicht unerhebliche Steigung zwischen den Stationen Brunnhof und Pestalozzi (Brunnmattstrasse-Pestalozzistrasse) führt zu einer zusätzlichen Materialbelastung und -abnutzung
- erneute Lärmbelastigungen und Verspätungen sind auch mit den neuen Rädern nicht auszuschliessen
- die Betriebskosten für eine Buslinie sind deutlich niedriger (BernMobil wollte aus Wettbewerbsgründen keine genauen Zahlen nennen, bestätigte jedoch diese Aussage)

Der Gemeinderat wird beauftragt, seine Aufsichtspflicht gemäss Art. 15 des „Anstaltsreglementes der städtischen Verkehrsbetriebe“ wahrzunehmen und bei BernMobil dahingehend Einfluss zu nehmen, dass der Busbetrieb auf der Linie 6B zwischen Bern-Bahnhof und Endstation Fischermätteli beibehalten wird.

Begründung der Dringlichkeit: Spätestens bis zum Fahrplanwechsel im Herbst 2011 soll der Trambetrieb auf der Linie 6 wieder aufgenommen werden.

Bern, 18. August 2011

Postulat Fraktion SVPplus (Simon Glauser, SVP): Martin Schneider, Kurt Rügsegger, Robert Meyer, Roland Jakob, Eveline Neeracher, Jimmy Hofer, Manfred Blaser, Rudolf Friedli, Mario Imhof, Beat Gubser, Luzius Theiler

Bericht des Gemeinderats

Der vorliegende Vorstoss geht bekanntlich auf die starken Geräuschemissionen anlässlich der Einführung der Linie 6 auf dem Tramast Fischermätteli zurück. Diese Probleme wurden in der Zwischenzeit von den beiden beteiligten Transportunternehmen RBS und BERNMOBIL behoben. Seither gibt der Trambetrieb auf der Linie 6 keinen Anlass mehr zur Kritik. Es wird im Gegenteil von verschiedener Seite dessen Erhalt gefordert. Dazu wurde am 18. Juni 2015 bei der Stadtkanzlei eine Petition eingereicht, die von 1 176 Personen unterzeichnet worden ist.

Der Bericht des Gemeinderats zum vorliegenden Postulat vom 12. Dezember 2013, in welchem er eine Fristverlängerung bis Ende 2014 beantragt hat, ist unterdessen durch veränderte Umstände überholt.

Zum gleichen Gegenstand - der Betriebsart des Linienasts Fischermätteli - ist am 28. November 2013 das Postulat Fraktion SP: Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben im Stadtrat eingereicht und am 14. August 2014 mit SRB 346 erheblich erklärt worden. In seinem Prüfungsbericht vom 4. August 2015 hat der Gemeinderat ausführlich dargelegt, wieso er weiterhin einen Trambetrieb auf dem Ast Fischermätteli befürwortet. Der Prüfungsbericht ist nach wie vor aktuell, weshalb er hier integral wiedergegeben wird:

« Die Traminfrastruktur auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 kommt in den nächsten Jahren ans Ende ihrer Lebensdauer und muss umfassend saniert werden, um insbesondere die gesetzlichen Anforderungen an die Behindertengleichstellung erfüllen zu können. Mit kurzfristigen Sanierungsmassnahmen wurde 2014 der Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli bis mindestens 2020 sichergestellt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts wurde von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) die Frage aufgeworfen, ob der Ast Fischermätteli wegen vergleichsweise tiefer Nachfrage allenfalls zukünftig als Bus betrieben werden soll. Diese Frage sollte bis spätestens Ende 2016 geklärt werden, um rechtzeitig das Sanierungsprojekt auf dieser Strecke planen und ausführen zu können.

Seit der Einreichung des vorliegenden Postulats hat sich die Ausgangslage für die Beurteilung des zukünftigen Angebots auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 stark verändert.

Vorprojekt Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli

Unter der Federführung der Stadt Bern wurde 2011 ein Vorprojekt für eine Gleis- und Strassensanierung für den Ast Fischermätteli durchgeführt. Dabei wurde auch eine Variante für einen Busbetrieb des Asts Fischermätteli untersucht, bei dem die Gleisinfrastruktur vollständig aus dem Strassenraum zurückgebaut würde. Die Schätzung der Gesamtkosten beläuft sich auf 19.8 Mio. Franken (Variante Gleis- und Strassensanierung, +/- 30 %, Preisstand September 2011), bzw. 16.7 Mio. Franken (Variante Rückbau Gleisinfrastruktur und Strassensanierung, +/- 30 %, Preisstand September 2011).

Der Kostenteiler für diese Massnahmen folgt den Bestimmungen der kantonalen Gesetzgebung und wird sich an der bewährten Praxis orientieren, wie sie im Rahmen von Tram Bern West und anderen öV-Infrastrukturprojekten in der Stadt Bern zwischen Stadt, Kanton und BERNMOBIL entwickelt wurde.

Der Grundsatzentscheid für den zukünftigen Betrieb des Asts Fischermätteli und damit für die umzusetzende Sanierungsvariante wird auf Kantonsebene gefällt werden.

Regionales Tramkonzept

2013 wurde unter der Annahme, dass Tram Region Bern und rasch darauffolgend die zweite Tramachse realisiert werden, das Regionale Tramkonzept von der dafür zuständigen RKBM weiterentwickelt. Bezüglich der Linie 6/Fischermätteli vertrat das Konzept die Auffassung, dass für das prognostizierte Fahrgastaufkommen mittelfristig der Busbetrieb genüge und Vorteile hinsichtlich Angebotsqualität und Kosteneffizienz aufweise. Namentlich könne mit dem Bus ein dichterer, den Nachfrageschwankungen im Tagesverlauf besser entsprechender Fahrplankontakt angeboten werden.

Demgegenüber vertrat die Stadt Bern im Rahmen der Mitwirkung die Auffassung, dass grundsätzlich auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 eine Fortsetzung des Trambetriebs zu bevorzugen sei und beantragte, es seien zwei Varianten für Linienverlängerungen zu prüfen, um das Nachfragepotenzial zu erhöhen (entweder zur zukünftigen S-Bahnstation Waldeck oder Richtung Auserholligen). Diesem Antrag folgte die Kommission Verkehr der RKBM Anfang 2014 und beschloss, solche Abklärungen nach Vorliegen des Abstimmungsergebnisses für Tram Region Bern an die Hand zu nehmen.

Politische Entscheide zu Tram Region Bern und deren Konsequenzen

Nachdem am 28. September 2014 das Projekt Tram Region Bern trotz der klaren Zustimmung in der Stadt Bern infolge der Ablehnung in den Gemeinden Köniz und Ostermündigen scheiterte, änderte sich die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Tramnetzes und den Ast Fischermätteli grundlegend.

In einer gemeinsamen Situationsanalyse anlässlich der letzten Sitzung der Behördendelegation Tram Region Bern im Oktober 2014 wurde deshalb beschlossen, einerseits auf der Linie 10 kurz- und mittelfristig realisierbare Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu prüfen. Andererseits soll die Planung für eine Verbesserung des Angebots in anderen angebotsstarken öV-Korridoren, namentlich den Quartieren Nordring-Wyler und Länggasse an die Hand genommen werden. Per Mitte 2015 werden die Arbeiten an der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse aufgenommen. Per März 2016 soll im Hinblick auf die Eingabe der 3. Generation der Agglomerationsprogramme ein Zwischenbericht zur ZMB vorgelegt werden. Die Studie soll bis Mitte 2017 abgeschlossen sein. Mit der Überarbeitung des Regionalen Tramkonzepts wird zugewartet bis geklärt ist, in welche Richtung die Entwicklung auf den wichtigen öV-Korridoren gehen soll.

Zum Angebot auf der Linie 10 haben die Stadt Bern und die Gemeinde Köniz Vorschläge für Verbesserungsmassnahmen gemacht, welche nun von der Regionalkonferenz im Hinblick auf das Regionale öV-Angebotskonzept 2018 - 2021 bis Frühling 2016 geprüft und auf ihre Umsetzbarkeit beurteilt werden. Untersucht werden Übergangsmassnahmen für die Bewältigung der Nachfrage bis ca. 2025, die ohne grössere Investitionen in die Infrastruktur umsetzbar sind. Geprüft werden auch Angebotsverbesserungen auf anderen Linien, welche auf der Linie 10 zu einer Entlastung führen sollen (vgl. dazu Antwort des Gemeinderats auf die Interpellation BDP/CVP: Wie weiter mit Tram Region Bern, 2014.SR.000339).

In Ostermundigen ist die Debatte um ein allfälliges Tramprojekt mit der Einreichung der Initiative „Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren“ wieder aufgenommen worden. Die Abstimmung über diese Initiative und einen allfälligen Gegenvorschlag des Ostermündiger Gemeinderats wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 stattfinden. Gegebenenfalls müsste auch in der Stadt Bern nochmals über das Projekt Tram Bern-Ostermundigen abgestimmt werden. Auf Kantonsebene müssten ebenfalls erneut Mittel gesprochen werden.

Folgerungen für den Ast Fischermätteli der Linie 6

Grundsätzlich können die Quartiere Mattenhof und Fischermätteli entlang der Linie 6 sowohl im Tram- als auch im Busbetrieb erschlossen werden. Da aber die nötige Infrastruktur bereits besteht und auch die Variante „Busbetrieb“ wegen dem Rückbau der Gleisinfrastruktur für Stadt und Kanton mit erheblichen Infrastrukturkosten verbunden ist, ist es aus Sicht der Stadt Bern sinnvoll, den Ast Fischermätteli weiter als Tramlinie zu betreiben. Schliesslich sollte angesichts der möglichen übergeordneten Entwicklungen im Tramnetz zum heutigen Zeitpunkt ein möglichst grosser Entwicklungsspielraum zur Schaffung von durchgebundenen Linien erhalten bleiben.

Haltung des Kantons

Der Kanton teilt die Auffassung, dass die ursprüngliche Empfehlung des Regionalen Tramkonzepts bezüglich dem Ast Fischermätteli unter der geänderten Ausgangslage nicht mehr in allen Belangen aktuell ist. Deshalb möchte der Kanton im Einverständnis mit der Stadt mit einer definitiven Entscheidung über die Zukunft der Linie 6 zuwarten, bis die Ergebnisse der Abklärungen für Verbesserungsmaßnahmen auf der Linie 10 vorliegen. Er beabsichtigt, einen solchen Entscheid im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen öV-Angebotsbeschlusses bzw. des öV-Infrastrukturrahmenkredits 2018 - 2021 herbeizuführen. Dieser wird 2017 vom Grossen Rat behandelt.

Haltung des Gemeinderats

Der Gemeinderat sprach sich bereits 2013 im Rahmen der Mitwirkung zur Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts für einen Weiterbetrieb des Asts Fischermätteli als Tramlinie aus, allenfalls mit der Prüfung von Optionen zur Weiterentwicklung dieser Linie. Er sieht sich durch die klare Zustimmung zu Tram Region Bern in der städtischen Abstimmung in seiner Haltung bestätigt. Er kann sich mit der Haltung des Kantons einverstanden erklären, den definitiven Entscheid über den Ast Fischermätteli nach Vorliegen der Abklärungsergebnisse zur Linie 10 zu fällen. In der Zwischenzeit wird die Stadt zusammen mit BERNMOBIL die nötigen Vorbereitungen treffen, um ein allfälliges Sanierungsprojekt zeitgerecht vorbereiten und dem finanzkompetenten Organ zum Beschluss vorlegen zu können.»

Seit Verabschiedung dieses Prüfungsberichts haben sich keine neuen Fakten ergeben und der Gemeinderat strebt auf dem Ast Fischermätteli der Linie 6 über den Zeithorizont 2020 hinaus weiterhin einen Trambetrieb an.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Gesamtkosten für die Gleis- und Strassensanierung Fischermätteli sind im Rahmen des Vorprojekts auf 19.8 Mio. Franken beziffert worden (Richtkosten +/- 30 %, Preisstand September 2011). Die für die Stadt Bern anfallenden Kosten können erst im Rahmen der Projektierung und nach Abschluss der Kostenteilerverhandlungen mit den anderen Projektpartnern ermittelt werden.

Bern, 18. November 2015

Der Gemeinderat