

Interpellation Fraktion BDP/CVP (Thomas Begert, BDP): Tram Bern West: Mit 2 km mehr Schiene wesentlich bessere Erschliessung im Westen von Bern!

Nach der Volksabstimmung Zonenplan Bern West vom 17. Mai 2009 ist es möglich, die benötigten Sportplätze im Bottigenmoos zu schaffen.

Ein Teil der Baufelder in der Hallmatt wurden bereits mit attraktiven, behindertengerechten Familienwohnungen bebaut. Weder Sportplätze noch die Wohnungen sind mit der geplanten Lösung gut erschlossen. Dies gilt im Übrigen auch für die bereits bestehenden Familiengärten, deren Areal ebenfalls vergrössert werden soll.

Zudem befinden sich im Gebiet Rehhag zahlreiche Betriebe, Arbeitsplätze und Wohnungen, welche mit einer verbesserten Verkehrsführung des Trams wesentlich besser erschlossen werden können.

Eine Linienführung über die Bottigenstrasse-Moosweg-Rehagstrasse zurück in die Bottigenstrasse würde die Überbauung Kleefeld mit rund 2400 Haushalten, Schulhäusern, Kinderkrippen und Sportanlagen optimaler mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Eine einspurige Schienenführung würde die ohnehin schmale Bottigenstrasse nicht zuletzt für die Velofahrer sicherer machen.

Ich stelle dem Gemeinderat nun folgende Fragen:

1. Ist der Gemeinderat bereit, diese Variante einer besseren Verkehrserschliessung zu prüfen?
2. Ist der Gemeinderat nicht auch der Meinung, dass diese zukunftsgerichtete Lösung sinnvoll ist?
3. Wie hoch wären die eventuellen Mehrkosten?
4. Was für Alternativen werden geprüft, Fussballfelder und das Wohnquartier Hallmatt zu erschliessen?

Begründung der Dringlichkeit:

Noch sind keine Geleise in diesem Einzugsgebiet verlegt, es ist somit fünf vor zwölf eine Änderung der Schienenführung an die Hand zu nehmen. Zurzeit sind die Bauarbeiten mit der Sanierung des Wasserleitungsnetzes in vollem Gange.

Bern, 04. Juni 2009

Interpellation Fraktion BDP/CVP (Thomas Begert, BDP): Vinzenz Bartlome, Markus Wyss; Béatrice Wertli, Kurt Hirsbrunner, Edith Leibundgut, Martin Schneider, Claude Grosjean, Rudolf Friedli

Die Dringlichkeit wird vom Stadtrat abgelehnt.

Antwort des Gemeinderats

Das Tram Bern West ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Kanton Bern, BERNMOBIL sowie Energie Wasser Bern. Die dafür notwendigen Kredite sind unter anderem durch die Stimmberechtigten von Stadt und Kanton Bern bewilligt worden, einen namhaften Finanzierungsbeitrag leistet der Bund aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. Die jetzt ausgeführte Linienführung hat ein Plangenehmigungsverfahren durchlaufen und ist in der vom Bund erteilten Infrastrukturkonzession festgeschrieben. Mit diesen einleitenden Bemerkungen weist der Gemeinderat darauf hin, dass eine Projektänderung, wie sie im vorliegenden Vorstoss zur Diskussion gestellt wird, ein höchst schwieriges, komplexes und zeitraubendes Unterfangen wäre - wenn sie denn überhaupt von allen beteiligten Instanzen und Körperschaften mitgetragen würde. Der Gemeinderat hat die Anliegen der Interpellation trotzdem materiell geprüft. Er nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Linienführung des zurzeit im Bau befindlichen Projekts Tram Bern West ist das Ergebnis eines offenen und partizipativen Planungsprozesses. In der Begleitkommission waren seinerzeit alle Fraktionen des Grossen Rats, alle Parteien der Stadt Bern, die wichtigsten Interessensverbände und die Quartiervereine vertreten. Auch die Gegner des ersten Tramprojekts nahmen darin Einsitz. Die Bevölkerung der betroffenen Stadtquartiere konnte ihre Meinung zum Projekt und zur Linienführung an mehreren öffentlichen Workshops äussern.

Aufgrund einer Forderung der Begleitkommission wurde in einer Zwischenphase die Linienführung ab Haltestelle Bachmätteli und ab Endhaltestelle Bümpliz überprüft. Insbesondere wurde die Frage nach einer verbesserten Erschliessung des Kleefeld-Quartiers abgeklärt. Dabei wurden neben der heute gültigen Linienführung zehn weitere Varianten beschrieben und beurteilt. Darunter befand sich auch eine Variante mit Linienführung vom Bachmätteli über die Rehhagstrasse bis in den hinteren Rehhag. Als Bestlösung bestätigte sich die Linienführung gemäss dem aktuellen Projekt von Tram Bern West.

Die in der Interpellation vorgeschlagene Linienführung wurde bisher nicht erwogen. Sie entspricht jedoch im Grundsatz einer Kombination bereits untersuchter Varianten mit Linienführung über die Bottigenstrasse bzw. über die Rehhagstrasse. Neu ist allerdings der Ansatz einer Ringlinie ab Bachmätteli und der Linienführung über den Moosweg.

Unter Vorbehalt der einleitenden Bemerkungen beantwortet der Gemeinderat die konkreten Fragen wie folgt:

Zu Frage 1:

Im Hinblick auf die Beantwortung der vorliegenden Interpellation wurde die vorgeschlagene Variante einer fachlichen Prüfung unterzogen. Dabei wurde die Variante aufgrund der Kriterien Verkehr, stadträumliche Aspekte, Kosten und Entwicklungspotential durch Streckenverlängerung beurteilt und mit der im Projekt Tram Bern West vorgesehenen Linienführung via Bottigenstrasse verglichen.

- *Merkmale/Auswirkungen der vorgeschlagenen Variante:* Die vorgeschlagene Linienführung bedeutet eine Verlängerung des Tramtrassees um mehr als zwei Kilometer. Die Fahrzeit nimmt damit um geschätzte vier Minuten zu. Dadurch wird der Einsatz von mindestens einer zusätzlichen Tramkomposition notwendig. Die Schlaufenfahrt bewirkt, dass der aus betrieblichen Gründen zwingend notwendige Zeitausgleich an der Endhaltestelle (Reservezeit zum Ausgleich von Fahrzeitschwankungen, Rast für Trampersonal etc.) für Fahrgäste,

welche vor dem Endhalt einsteigen oder nach dem Endhalt aussteigen wollen, zur Reise- bzw. Wartezeit wird.

- *Verkehrsaspekte:* Mit der vorgeschlagenen Variante werden zwar das Kleefeld sowie die geplanten Sportplätze im Bottigenmoos und die Baufelder in der Hallmatt durch das Tram erschlossen. Die Qualität der ÖV-Erschliessung insgesamt nimmt jedoch durch die Ringlinie deutlich ab. Negativ fällt insbesondere ins Gewicht, dass die heute sehr gut erschlossenen Wohngebiete nördlich der Bottigenstrasse stadteinwärts durch die Schlaufenfahrt eine wesentlich längere Reisezeit in Kauf zu nehmen hätten. Auch die Anbindung des Kleefeld-Quartiers via Rehhagstrasse bringt keine eindeutigen Vorteile, da das Angebot nur stadteinwärts als attraktiv erscheinen mag. Stadtauswärts dauert der „Umweg“ via Moosweg deutlich zu lange, weil die Fahrgäste - wie schon erwähnt - die Ausgleichszeit an der Endhaltestelle abwarten müssten. Das Argument der Anbindung der Familiengärten, der geplanten Sportplätze und der Baufelder der Hallmatt vermag ebenfalls nicht zu überzeugen, weil das Fahrgastpotential als sehr bescheiden eingestuft werden muss: Familiengärten und Sportplätze sind saisonalbedingte Nutzungen, welche im Winterhalbjahr kaum Fahrgäste generieren. Auch die Hallmatt wird bei einem Endausbau nicht so viele potentielle Fahrgäste erzeugen, dass sich eine Verminderung der Erschliessungsqualität im übrigen Gebiet rechtfertigen würde; überdies ist die Hallmatt bereits heute durch ein Alternativangebot erschlossen (vgl. Antwort auf Frage 4).
- *Stadträumliche Aspekte:* Die Linienführung des Projekts Tram Bern West in der Bottigenstrasse unterstützt die aktuelle Quartierstruktur gut. Sie zerschneidet keine quartierinternen Achsen, zeichnet sich durch einen verträglichen Abstand zu den umliegenden Bauten aus und führt durch vorbelastetes Gebiet. Die vorgeschlagene Linienführung in der Rehhagstrasse würde die Quartierstruktur ebenfalls stärken, jedoch Eingriffe und neue Belastungen mit sich bringen. So würde diese Linie durch bisher unbelastetes Wohngebiet führen, das fast ausschliesslich durch Quartierverkehr geprägt ist. Ferner würde sie in die parkähnliche Fussgängerzone zwischen Einkaufszentrum und Schule eingreifen.
- *Kosten:* Die Kosten sind aufgrund der deutlich längeren Strecke unverhältnismässig hoch (vgl. Antwort auf Frage 3). Weitere Mehrkosten würden sich aus zusätzlichen Werkleitungsverlegungen (u. a. Gashochdruckleitung) in der Rehhagstrasse und allgemeinen Massnahmen zum Niveaueausgleich ergeben. Ferner resultierten Mehrkosten, weil die Bauarbeiten am Linienast Bümpliz bereits weit fortgeschritten sind. Die geplante Inbetriebnahme auf Dezember 2010 müsste wegen der Umprojektierung verschoben werden. Im Betrieb würden Mehrkosten durch den zusätzlichen Fahrzeugbedarf aufgrund der längeren Linienführung anfallen.
- *Entwicklungspotential durch Streckenverlängerung:* Das Entwicklungspotential wird bei der vorgeschlagenen Lösung als gering beurteilt. Durch die Ringlinie werden die Reisezeiten bei einer weiteren Streckenverlängerung Richtung Westen nochmals deutlich länger, insbesondere für Fahrgäste aus dem Gebiet Vorderer Rehhag Richtung Innenstadt respektive von der Innenstadt Richtung Kleefeld.
- *Generelle Beurteilung:* Die zur Diskussion gestellte Variante weist im Vergleich zum aktuellen Projekt Tram Bern West mehrheitlich Nachteile auf. Für keines der genannten und untersuchten Kriterien ist ein Mehrwert festzustellen.

Zu Frage 2:

Aufgrund der oben geschilderten Überlegungen und Beurteilungen hält der Gemeinderat an der heute gültigen Linienführung für das Projekt Tram Bern West fest.

Zu Frage 3:

Aufgrund des Kostenvoranschlags für das Projekt Tram Bern West kann ganz grob mit Erstellungskosten von 20 Mio. Franken pro Kilometer Tramstrecke gerechnet werden. Die in der Interpellation vorgeschlagene Linienführung mit einer Mehrlänge von etwas mehr als zwei Kilometern würde demnach zu grob geschätzten Mehrkosten in der Grössenordnung von 40 Mio. Franken führen. Dazu kämen noch - wie schon oben erwähnt - Aufwendungen für die Umplanung und die verzögerte Inbetriebnahme sowie höhere Betriebskosten.

Zu Frage 4:

Die ÖV-Erschliessung der geplanten Fussballfelder im Bottigenmoos wird bereits heute durch die Postautolinie 108 sichergestellt. Die Linie verkehrt im Halbstundentakt zwischen Riedbach und Bümpliz. Die Haltestelle am Knoten Moosweg/Bottigenstrasse befindet sich am Rande der geplanten Sportanlagen. Dasselbe gilt auch für das Wohnquartier Hallmatt. Direkt neben dem Wohngebiet befindet sich die Haltestelle „Niederwangen, Hallmatt Parc“. Diese wird durch die Postautolinie 31 zwischen Bahnhof Ausserholligen und Niederwangen in beiden Fahrtrichtungen im Halbstundentakt bedient.

Die beiden Gebiete sind nach dem üblichen Standard für städtische Aussenbezirke erschlossen. Der Gemeinderat sieht hier deshalb keinen Handlungsbedarf. Zudem wurde die Planung des Projekts Tram Bern West und namentlich die Detaillösung im Bereich Bachmätteli/Klee-feld sehr sorgfältig und unter Mitwirkung der betroffenen Bevölkerung geplant und projektiert. Der Planungsprozess und die Ergebnisse wurden jederzeit offen und klar kommuniziert.

Bern, 9. September 2009

Der Gemeinderat