

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Timur Akçasayar/Michael Sutter, SP): Zusätzliche Abstellkapazitäten westlich des Hauptbahnhofes: Wohin mit dem neuen Tramdepot für Bernmobil?

Im Zusammenhang mit der Planung «Chantier Bethlehem-West» wurde die Öffentlichkeit Anfang Juli über den Bedarf eines Tramdepots westlich des Bahnhofs informiert. In der Medienmitteilung vom 04.07.2018 teilt der Gemeinderat mit: «Weil Bernmobil langfristig Bedarf für zusätzliche Abstellkapazitäten westlich des Hauptbahnhofes hat, untersucht die Stadt Bern in einer separaten Studie mögliche Standorte für ein neues Tram-Depot für Bernmobil. Die Überprüfung des Potenzials innerhalb des Perimeters Bethlehem West wird im Studienauftrag integriert.»

Wie aus der Berichterstattung in den Medien entnommen werden kann, bestehen im Depot Bolligenstrasse genügend Kapazitäten für den Bereich Ost und es besteht lediglich für den Bereich West Handlungsbedarf, da sich das Depot am Eigerplatz nicht ausbauen lässt. Dass Bernmobil zusätzliche Abstellkapazitäten benötigt, ist nachvollziehbar. Schliesslich wurde bereits mit dem STEK2016 ein Tramdepot im Westen mit einem möglichen öV-Ausbau mit Stadterweiterung bei der Tram-Endstation Bümpliz vorgesehen¹. Zudem wurde an der letzten Sitzung des Begleitgremiums Premium ESP Ausserholligen vom 07.11.2018 informiert, dass der Entwicklungsschwerpunkt ein «Potentialraum für ein Tram- und Busdepot / einen Busbahnhof» ist.²

Ein Infrastrukturprojekt wie dieses wird für mehrere Jahrzehnte geplant. In einer «Stadt der Beteiligung» ist es umso wichtiger, dass die Öffentlichkeit frühzeitig und direkt informiert wird. Ein Tramdepot bringt nicht nur Emissionen mit sich, es eröffnet gleichzeitig etliche Chancen für die Stadtentwicklung.

Der Gemeinderat wird gebeten, folgende Fragen zu beantworten bzw. abzuklären:

1. Inwieweit reichen die Kapazitäten an der Bolligenstrasse für den Bereich Ost und ist das Depot für die Zukunft erweiterbar?
2. Ab wann benötigt Bernmobil die zusätzlichen Abstellkapazitäten im Bereich West?
3. Welchen Auftrag und welche Kriterien/Rahmenbedingungen wurden für die Studie «neues Tramdepot» festgelegt?
4. Teilt der Gemeinderat die Auffassung, dass ein Depot alleine nicht mehr zeitgemäss ist (Stichworte: Raumbedarf, Verdichtung) und eine Mantelnutzung für Wohnen/Kultur/Sport zwingend erforderlich ist?
5. Ist der Gemeinderat bereit, Depotstandorte im Zusammenhang eines erweiterten Tramnetzes zu prüfen bzw. mit anderen Projekten zu verknüpfen?

Aus Sicht der Interpellanten sind namentlich folgende konkrete und angedachte Optionen prüfenswert:

- a. Verlängerung Tram-Linie 7 nach Kleefeld-Wangenmatt-Niederwangen
- b. Verlängerung Tram Linie 8 nach Winterhalde-Brünnen Süd (STEK2016 Stadterweiterung Wohnen)
- c. Rasenfelder/Sportplätze Bottigenmoos
- d. ZMB Wyler-Länggasse
- e. ZMB Insel-Areal

Bern, 29. November 2018

Erstunterzeichnende: Timur Akçasayar, Michael Sutter

¹ STEK2016 Gesamtbericht und Vertiefungsbericht «Siedlung und Freiraum» vom 7.12.2016

² Planungs- & Partizipationsprozess Premium ESP Ausserholligen, Drittes Begleitgremium vom 07.11.2018, Siedlung Kapitel 6 Massnahmenkatalog S. 4

Mitunterzeichnende: Benno Frauchiger, Bettina Stüssi, Lisa Witzig, Marieke Kruit, Bernadette Häfliger, Ayse Turgul, Laura Binz, Fuat Köçer, Katharina Altas, Nadja Kehrl-Feldmann, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Ingrid Kissling-Näf, Lena Sorg, Edith Siegenthaler

Antwort des Gemeinderats

Für den Angebots- und Flottenausbau braucht BERNMOBIL langfristig zusätzliche Abstellkapazitäten, welche die bestehenden Depots nicht abdecken können. Gleichzeitig will die Stadt Bern das Areal beim heutigen Depot Eigerplatz weiterentwickeln. Die Stadt führt deshalb gemeinsam mit BERNMOBIL eine Standortevaluation für ein neues Tramdepot westlich des Hauptbahnhofs durch. Dabei geht es zum heutigen Zeitpunkt in erster Linie um die frühzeitige Standortsicherung und noch nicht um eine unmittelbar bevorstehende Umsetzung.

Zu Frage 1:

Beim Tramdepot an der Bolligenstrasse besteht die Möglichkeit einer seitlichen Erweiterung der Abstellhalle. Das Depot wurde von Anfang an mit dieser Erweiterungsmöglichkeit geplant. Die entsprechende Planung ist weit fortgeschritten. Die Realisierung erfolgt voraussichtlich in den Jahren 2022/23. Diese Erweiterung des Depots an der Bolligenstrasse deckt die mittelfristig zusätzlich erforderlichen Abstellkapazitäten für BERNMOBIL im Hinblick auf das neue Tram Ostermundigen, die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern und den Ersatz der kurzen (31 m) durch lange Trams (ca. 42 m) im Rahmen der bevorstehenden Trammersatzbeschaffung ab. Mit diesem Ausbau der Abstellkapazitäten wird der Vollausbau des Depots auf dem Areal der Bolligenstrasse realisiert sein. Für zusätzliche Netzausbauten, wie sie u. a. in Frage 5 erwähnt sind, müssen Abstellkapazitäten an einem anderen Standort geschaffen werden.

Zu Frage 2:

Der Bedarf für zusätzliche Abstellkapazitäten im Westen von Bern besteht mittel- bis langfristig in einem Zeithorizont von bis zu 20 Jahren. Mit einer frühzeitigen Evaluation möglicher Standorte für ein Tramdepot besteht die Chance, geeignete Flächen rechtzeitig raumplanerisch zu sichern und genügend Zeit für eine umfassende Interessenabwägung und Planung zu haben.

Weiter bestehen Abhängigkeiten zur Entwicklung des Areals BERNMOBIL-Depot Eigerplatz. Die betriebliche Situation am Eigerplatz ist für BERNMOBIL bezüglich der Tramabstellung unbefriedigend. Es besteht ein hoher Unterhalts- und Modernisierungsbedarf. Längere Tramkompositionen verringern die Abstellkapazitäten, und die Entwicklungsmöglichkeiten sind räumlich ausgeschöpft. Weiter manifestiert sich das Interesse der Stadt an einer Entwicklung des Eigerplatzes im Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) mit der Absicht, den Chantier Korridor Eigerstrasse zu einem attraktiven Stadtraum umzugestalten. Zudem erklärte der Stadtrat am 9. März 2017 Punkt 1 der Motion Fraktion GB/JA: «Kalkbreite am Eigerplatz» erheblich. Dieser verlangt die Erstellung von Wohnraum auf dem Areal des Depots Eigerplatz nach dem Vorbild der Kalkbreite in Zürich mit einer Doppelnutzung (ÖV-Infrastruktur und Wohnüberbauung). Als Grundlage für die Weiterentwicklung des Betriebs von BERNMOBIL sowie allfälligen weiteren Nutzungen an diesem Standort muss zuerst geklärt werden, welche Alternativen für die betriebsnotwendigen Einrichtungen für BERNMOBIL an anderen Standorten bestehen. Erst dann lassen sich Rückschlüsse auf die Entwicklungspotenziale für Mischnutzungen am Eigerplatz ziehen.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat hat die Präsidialdirektion beauftragt, eine konsolidierte Gesamtsicht über die betriebliche Depotsituation von BERNMOBIL inklusive der Machbarkeit und Finanzierung möglicher Depotstandorte sowie eine Projektskizze zum weiteren Vorgehen zu erarbeiten. Der Gemeinderat wird diese voraussichtlich im September 2019 zur Kenntnis nehmen.

Dabei gelten folgende Kriterien und Rahmenbedingungen: Aus Angebotssicht (Minimierung der Leerfahrten) sollen langfristig möglichst ungefähr gleichviele Trams im Westen und im Osten von Bern abgestellt werden können. Zudem ist eine gleichmässige Verteilung wichtig, damit bei Unterbrüchen des Tramnetzes infolge von Baustellen und Sonderanlässen westlich und östlich des Hauptbahnhofs je ein Teilnetz autonom betrieben werden kann. Das östliche und westliche Teilnetz müssen dafür je über ein Tramdepot mit genügend Trams verfügen.

Die Grösse des Areals ist aus betrieblicher Sicht ein wichtiges Kriterium. Deshalb hat die Präsidialdirektion in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL in einer ersten Phase nur Flächen untersucht, die eine Mindestgrösse von ca. 1.5 ha aufweisen. Weiter müssen die Standorte westlich des Hauptbahnhofs von Bern liegen. Das Kriterienraster umfasst im Weiteren die Themen Stadtentwicklung, Betrieb, Investitionen, Umwelt und Gesellschaft. Im Rahmen von Vertiefungsstudien werden die in Frage kommenden Areale auf die Machbarkeit und auf mögliche Reserven für ergänzende Nutzungen geprüft sowie grobe Kosten-Nutzen-Schätzungen gemacht.

Zu Frage 4:

Im Sinne eines ressourcenschonenden Umgangs mit dem Boden ist eine Kombination eines Depots mit einer anderen Nutzung (z. B. Wohnen, Dienstleistungen, Sport) nach dem Prinzip der Verdichtung nach innen anzustreben. Ob und welche Kombinationsmöglichkeit mit ergänzenden Nutzungen sinnvoll ist, hängt jedoch vom konkreten Standort ab. Einerseits muss genügend Fläche vorhanden sein, um mehrere Nutzungen kombinieren zu können. Andererseits muss der Standort sich von der Lage her für die ergänzenden Nutzungen eignen.

Zu Frage 5:

Allfällige Verlängerungen bzw. Erweiterungen des Tramnetzes wurden bei der Evaluation möglicher Standorte für Tramdepots einbezogen. Eine effektive Erweiterung des Tramnetzes, wie dies die in der Interpellation genannten Optionen vorsehen, ist in erster Linie abhängig vom Nachfragepotenzial der entsprechenden Strecke. Ein neues Tramdepot alleine kann die Investitionen für die Erschliessung und den Betrieb von neuen Tramlinien nicht rechtfertigen.

Auf den ersten Blick erscheinen Areale an Tramendstationen am besten für ein neues Tramdepot geeignet. Diese schnitten in der Evaluation aufgrund der nachfolgenden Gründe jedoch oft schlechter ab als zentraler gelegene Standorte: Nicht direkt am Tramnetz liegende Standorte sind aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht eher ungünstig, weil der Aufwand für die Erschliessung gross ist. Eine periphere Lage im Streckennetz generiert ausserdem Leerfahrten und führt zu erhöhten Emissionen. Ausserdem liegen diese Standorte vielfach in Fruchtfolgefleichen oder im Wald. Im Sinne einer nachhaltigen Infrastrukturentwicklung kommen solche Standorte deshalb nur in Frage, wenn innerhalb des Siedlungsgebiets und zentraler im Streckennetz keine geeigneteren Flächen für ein Tramdepot zur Verfügung stehen.

Bern, 13. März 2019

Der Gemeinderat