

## **Dringliches Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger): Tramregion Bern: „Murcks“ oder eine Lösung für die Zukunft? Ideale Anschlusspunkte für die Region in den Quartieren – Schaffung einer Ringlinie und Anbindung von Bern Belpmoos**

Nach Auffassung der beiden Postulanten ist das vorgesehene Tramkonzept völlig falsch konzipiert. Das aufgelegte Tramkonzept stellt keinen grossen Wurf dar sondern muss vielmehr als reiner teurer „Murcks“ qualifiziert werden, der für die Stadt Bern nur Kosten und grosse Nachteile bringt.

Diverse wertvolle Baumalleen in der Stadt sollen abgeholzt werden und die geschützte Innenstadt (UNESCO (Weltkulturerbe) verkommt nach Auffassung der beiden Postulanten zum reinen Wartebahnhof für die Trams. Durch den vorgesehenen zusätzlichen Ausbau der Tramlinien wird ein gefahrloses Überqueren der Spital- und Marktgasse für Fussgänger fast hoffnungslos („Tramwand“). Die Postulanten zweifeln nach wie vor daran, ob der Bund die erhofften Mittel für eine zweite Tramachse aufbringen wird, zumal nach Annahme des Tramkonzeptes durch den städtischen Stimmbürger für die Region diese Forderung keine vorrangige Bedeutung mehr haben wird und aus Kostengründen sicher zu scheitern droht. Die Forderung nach einer zweiten Tramachse wurde bekanntlich... Der Stadt droht deshalb ein grosser Mehrverkehr wegen der neuen Tramlinien, den sie noch mit dem Abbau von Kapazitäten für die Stadtberner abgelden muss. Dieses Opfer und diese Kosten dürfen unseres Erachtens nicht hingenommen werden.

Selbst wenn der Längassbus (12er-Linie) umgeleitet wird und die Tramlinien Fischermätteli und Weissenbühl auf Busbetrieb umgestellt werden, werden die Engpässe Hirschengraben und Zytglogge zu Nadelöhren, die dem weiteren Ausbau enge Grenzen setzen. Die Berner werden sich auch nicht zwangsweise alle auf das Velo „umpolen“ lassen, wie dies von gewissen politischen Exponenten erwünscht wird. Der Fehler von 1861 als der Christoffelturm wegen dem Tram und der besseren Besonnung diverser Büros von Honorationen weichen musste, darf sich nicht wiederholen. Insbesondere für die weitere Zukunft ist ein konzeptioneller Wurf gefordert. Auch in anderen Städten ist es aus Kapazitätsgründen nicht möglich, dass alle Hauptlinien an den Bahnhof führen. In den Medien stellt sich Beat Kappler (vgl. Berner Zeitung vom 27.9.2013 – Printausgabe –; Berner Oberländer vom 27.9.2013, online; [www.bernerzeitung.ch/region/bern/Wie-Zürich-versucht-eine-Tramwand-a-la-Bern-zu-vermeiden/story/24316685](http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Wie-Zürich-versucht-eine-Tramwand-a-la-Bern-zu-vermeiden/story/24316685)) auf den Standpunkt, dass im Hinblick auf die Zukunft die Linienführung grundsätzlich überdacht werden sollte. Die Postulanten schliessen sich dieser Auffassung an.

Die SVP Fraktion fordert den Gemeinderat deshalb höflich auf, die nachfolgenden Forderungen aufzunehmen und sich in den dafür zuständigen Gemeinden dafür einzusetzen, dass sie verwirklicht werden:

1. Die Stadt Bern habe sich im Rahmen der Regionalkonferenz und den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass für die Stadt Bern durch das Tramkonzept keine Nachteile hinsichtlich Abbaus von Frequenzen und Umbau von Linien (z.B. Fischermätteli Weissenbühl) entstehen.
2. Die Stadt Bern habe sich im Rahmen des Tramkonzeptes den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass die Frage alternativer Linienführungen geprüft wird und ein Umsteigen in den Quartieren für die Region vorgesehen wird (Abkehr vom reinen „Bahnhofkonzept“).
  - 2.1. es sei dabei insbesondere die Frage geeigneter Anschlusspunkte (Umsteigen) z.B. im Raum Eigerplatz (Köniz), resp. im Raum Wankdorf, Burgnernerziel/Ostring, Saali zu prüfen.

2.2. es sei der vermehrte Ausbau/Bewerbung des bestehenden S-Bahnnetzes zu prüfen (Bewohner von Ostermündigen sollen Anreize geboten werden, mit der S-Bahn ins Zentrum zu fahren).

3. Es sei die Aufnahme einer S-Bahn-Ringlinie Bern-Wabern-Muri-Belpmoos zu prüfen.

#### *Begründung der Dringlichkeit*

Die Forderungen der Postulanten wurden bereits früher aufgebracht. Angesichts der laufenden Planungen und der bevorstehenden Volksabstimmungen in der Stadt und der Region ist es zwingend, dass diese alternativen Konzepte umgehend aufgenommen und endlich seriös geprüft werden. Die Dringlichkeit ist damit ausgewiesen.

Bern, 17. Oktober 2013

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Kurt Rügsegger*

*Mitunterzeichnende: Manfred Blaser, Roland Jakob*

#### **Antwort des Gemeinderats**

Bevor der Gemeinderat auf die konkreten Anliegen des Vorstosses eingeht, scheint ihm eine historische Richtigstellung angebracht: Der Christoffelturm wurde 1861 abgerissen, um den Strassenzug der Hauptgassen nach Westen hin fortsetzen zu können und von der Altstadt her einen freien Zugang zum Bahnhof zu ermöglichen. Die erste Tramlinie in der Stadt Bern wurde demgegenüber erst drei Jahrzehnte später (1890) in Betrieb genommen. Sie stand also in keinerlei Zusammenhang mit dem Abbruch des Christoffelturms und kann dafür auch nicht „verantwortlich“ gemacht werden, wie in der Begründung des vorliegenden Postulats ausgeführt wird.

Weiter ist dem Gemeinderat der Hinweis wichtig, dass das Projekt Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts nicht - wie das Postulat suggeriert - die Zielsetzung hat, einen „grossen Wurf“ für das zukünftige Tramnetz in der Region Bern zu entwickeln, sondern - wie der Titel aussagt - ausgehend vom heutigen Netz der wichtigen Tram- und Buslinien sowie den aktuellen Grossprojekten (Tram Region Bern, zweite Tramachse Innenstadt) mögliche Stossrichtungen für die weitere Entwicklung bis zu einem Zeithorizont 2035 aufzuzeigen und zu bewerten.

Der vorliegende Vorstoss nimmt Bezug auf den Gastbeitrag in der Berner Zeitung vom 27. September 2013, in welchem der Publizist Beat Kappeler den Vorschlag macht, das Tram- und S-Bahnnetz für die Region Bern sei nach dem Konzept einer „Ringlinie“ um die Kernagglomeration herum umzugestalten. Konkret forderte er, die Planung für eine kombinierte Tram- und S-Bahnlinie zwischen Kehrsatz und Muri-Gümligen aufzunehmen.

In der Kernagglomeration Bern sind der Bahnhof Bern und die Innenstadt die weitaus meistfrequentierten Ziel- und Ausgangspunkte aller öV-Fahrten. Die vier Haltestellen Hirschengraben, Bahnhofplatz, Bärenplatz und Zytglogge vereinigen 44 Prozent aller Ein- und Aussteigenden auf dem gesamten BERNMOBIL-Netz auf sich, der Bahnhofplatz allein 27 Prozent. Der vergleichsweise hohe Anteil, welcher der öV in der Stadt und Kernagglomeration Bern aufweist, ist ganz wesentlich auf den Umstand zurückzuführen, dass Tram und Bus die Fahrgäste auf direktem Weg zu ihrem Zielort in der Innenstadt transportieren und kann damit als wichtiger Erfolgsfaktor für den öV betrachtet werden. Diese Netzstruktur aufzubrechen und mit einer Ringlinie zukünftig mehr Fahrgäste zum Umsteigen zu zwingen, wäre nicht im Interesse einer benutzerfreundlichen öV-Politik. Deshalb soll mindestens der Bahnhof auch zukünftig von allen Tramlinien und den wichtigsten Buslinien bedient werden.

Mit Tram Region Bern und der damit einhergehenden Verlegung der Linie 12 in die südlichen Gassen werden 92 Fahrzeuge/Stunde durch die Markt- und Spitalgasse unterwegs sein. Mit der zweiten Tramachse wird sich diese Belastung weiter reduzieren, auf voraussichtlich 52 Fahrzeuge/Stunde. Auf der Achse Speichergasse/Nägelgasse werden voraussichtlich 40 Fahrzeugen/Stunde fahren.

Im Zusammenhang mit dem Vorschlag für eine Ringlinie wurde auf das Beispiel Zürich verwiesen, wo beim Tramnetz ein solches System bereits eingeführt sei. Die beiden Tramnetze sind jedoch nur beschränkt vergleichbar, da in Zürich 14 Tramlinien bestehen, gegenüber 5 Tramlinien in Bern. Weiter zeigt es sich, dass die am meisten belasteten Abschnitte bzw. Haltestellen in Zürich weitaus stärker belastet sind als in Bern.

Die klassischen Ringlinien sind ein Phänomen der Stadt- und Verkehrsentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts in europäischen Grossstädten (Beispiele: Paris, Berlin, Hamburg, Wien und Brüssel). In der Schweiz sind bis heute weder für die S-Bahn noch für das Tram Ringlinien erstellt worden. Unter dem Namen „Metrotram“ hat jüngst Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich, eine Studie über die unterirdische Tram-Ringlinie zur Entlastung der Innenstadt und der Erhöhung der Transportgeschwindigkeit in der Stadt Zürich gemacht. Er begründet seinen Vorschlag insbesondere mit der hohen Anzahl von Tramlinien, welche die Zürcher Innenstadt durchqueren (s. oben). Weidmann rechnet überschlagsmässig mit Investitionen von 2 bis 2.5 Milliarden Franken über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren. Bei den Behörden hat Weidmanns Vorschlag bisher keine Resonanz gefunden.

In seinem Gastbeitrag kritisiert B. Kappeler insbesondere, dass das Projekt Tram Region Bern nur bestehende Linien ausbaue. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Linie mit jährlich 16 Mio. Fahrgäste im Busbetrieb stark überlastet ist. Die Linie 9, welche gleich viele Passagiere transportiert, wird seit Jahrzehnten mit Tram betrieben. Das Tram auf der Linie 10 wird die Transportkapazität um 20 Prozent erhöhen und gleichzeitig das Verkehrssystem entlasten, weil es im 6-Minuten-, statt im 3-Minutentakt unterwegs ist.

Konkret schlägt B. Kappeler vor, eine Tram- und S-Bahnspange zwischen Kehrsatz-Nord und Muri bzw. Gümligen zu errichten, welche teilweise in einem Tunnel geführt werden müsste. Zwei ähnliche Varianten wurden von der SBB im Rahmenplan öV-Knoten Bern 2006 geprüft. Beide Varianten wurden wegen schlechtem Kosten/Nutzen-Verhältnis und langer Realisierungszeiträume verworfen.

Aus einer Gesamtsicht beurteilt der Gemeinderat B. Kappeler's Vorschlag daher wie folgt:

Bei der vorgeschlagenen Tramlinie würde es sich überschlagsmässig um eine 7 Kilometer lange Strecke handeln, welche - legt man die gleichen Kostenansätze wie für Tram Region Bern zu Grunde - auf 300 bis 400 Mio. Franken zu stehen käme. Die Länge der S-Bahnspange wäre auf etwa 6 Kilometer zu schätzen. Sie müsste mit einem aufwendigen Entflechtungsbauwerk mit der bestehenden, stark belasteten Strecke Bern-Münsingen verknüpft werden. Zudem wären auf der grösstenteils 1-spurigen Strecke Bern-Kehrsatz Leistungssteigerungsmassnahmen nötig, um den zusätzlichen Verkehr zu bewältigen. Eine Kostenschätzung ist momentan nicht möglich; folgende aktuelle Bahnprojekte können aber Anhaltspunkte liefern:

- 3. Gleis Gümligen Münsingen: 8 Km.: 630 Mio. Franken
- Ligerztunnel, 1-spurig, ca. 2 Km.: 390 Mio. Franken
- Entflechtung Wylersfeld, 1-spurig: 180 Mio. Franken

Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Gesamtkosten für die Realisierung dieser Tram- und S-Bahnspange eine Milliarde Franken übersteigen würde.

Der Nutzen eines solchen Vorhabens kann anhand einer Abschätzung der Anzahl Passagiere gemacht werden, welche die neue Verbindung benutzen würde. Auf den S-Bahnlinien 3/31/4/44, die im Gürbetal verkehren, sind täglich rund 11 000 Passagiere unterwegs. Auf dem Korridor Bern-Münsingen-Thun sind es täglich 16 000 Passagiere. Der grösste Teil dieser Menschen will ins Zentrum der Agglomeration - so wie die heutigen S-Bahnlinien verkehren. Die Annahme, dass je ein Drittel dieser Fahrgäste mit der neuen S-Bahnspange schneller und evtl. umsteigefrei an ihr Ziel kommen würde, ist deshalb sehr grosszügig ausgelegt. Unter dieser Annahme hätte die neue Verbindung ein Benützungspotenzial von 9 000 Fahrgästen/Tag. Es würde sich aber um einen reinen Durchfahrtskorridor handeln, da kaum Siedlungsgebiete erschlossen würde und im Belpmoos auch künftig keine Siedlungsschwerpunkte geplant sind. Für die neue Tramverbindung kann der Gemeinderat keinen Nutzen erkennen, der über denjenigen der S-Bahnverbindung hinausgehen würde.

Im Übrigen ist das Personenaufkommen des Flughafens Belp für diese Potenzialabschätzung vernachlässigbar. Unter der Annahme eines 100-Prozent-öV-Anteils würde die Nachfrage (bescheidene) 700 Personen/Tag betragen.

Eine Gegenüberstellung der Kosten und des grob geschätzten Passagierpotenzials des Vorschlags Kappeler mit dem Projekt Tram Region Bern zeigt Folgendes:

	Linie 10: Umstellung Bus-auf Trambetrieb	„Tram- und S-Bahnspange Kehrsatz-Muri“
Kosten öV-Infrastruktur	rund 400 Mio. Franken	geschätzt über 1 000 Mio. Franken
Fahrgast/Fahrgastpotenzial	knapp 45 000 Personen pro Tag	rund 9 000 Personen pro Tag
Kosten auf 1 000 Fahrgäste pro Tag	8.9 Mio. Franken	111.1 Mio. Franken

Die Gegenüberstellung macht klar, dass der Vorschlag gemessen an den Nutzerinnen und Nutzern als stark überdimensioniertes Infrastrukturprojekt bezeichnet werden müsste. Das Investitionsvolumen pro Nutzer/Tag wäre bei einer solchen Tram- und S-Bahnspange um mehr als den Faktor 10 höher als bei Tram Region Bern. Angesichts dieses ungünstigen Kosten/Nutzen-Verhältnisses ist dies weder vertretbar noch finanzierbar.

Tangentiale öV-Linien sollen selbstverständlich auch in der Region Bern eingerichtet werden, soweit sie nicht bereits existieren. Die Regionalkonferenz hat dazu auf Antrag der Stadt die nötigen Planungen aufgenommen. Momentan ist das Angebotskonzept der Regionalkonferenz für eine neue tangentielle Buslinie von Niederwangen nach Brünnen-Westside in der Mitwirkung. 2014 soll ein weiteres Konzept für Tangentialverbindungen im Süden der Stadt erarbeitet werden (Herstellung einer Verbindung Eigerplatz-Loryplatz oder Eigerplatz-Europaplatz).

Das Benützungspotenzial von Tangentiallinien reicht aber bei Weitem nicht an dasjenige der Radiallinien heran, da diese sehr attraktive und schnelle öV-Beziehungen in die ganze Region erlauben. Der Kanton ist deshalb angesichts seiner finanziell schwierigen Lage im Moment auch nicht bereit, neue Tangentiallinien zu bestellen.

Zu den einzelnen im Postulat aufgeworfenen Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1:*

Der Gemeinderat hat sich im Rahmen der Mitwirkung zum Entwurf der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts für einen weiteren, nachfragegerechten Ausbau des Tram- und Busangebots in der Stadt Bern und damit für die Interessen der Stadtbevölkerung eingesetzt und wird dies auch im Rahmen der Umsetzung des Konzepts weiterhin tun. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird voraussichtlich im Dezember 2013 und in Kenntnis der Ergebnisse der Mitwirkung das weitere Vorgehen beschliessen.

*Zu Punkt 2:*

Bereits in den vergangenen Jahren ist eine Reihe von neuen, attraktiven Umsteigeknoten zwischen Tram/Bus und S-Bahn geschaffen worden, so etwa die S-Bahnhaltestellen Wankdorf und Brünnen-Westside. Im Rahmen von Tram Region Bern soll ein neuer Umsteigeknoten geschaffen (Kleinwaben) und zwei weitere Umsteigeknoten sollen aufgewertet werden (Bahnhof Ostermundigen, Köniz-Liebefeld).

Alternative Linienführungen sind im Rahmen der Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts ebenfalls grob geprüft worden, so etwa im Fall der Linien 7 und 8, welche auf längere Frist zusammengelegt werden könnten. Diese Stossrichtung wird allenfalls vertieft geprüft werden, wenn die Resultate der Überarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) vorliegen.

Das weiterentwickelte Tramkonzept sieht schliesslich die Verlängerung der Linie 3/Weissenbühl bis zum Bahnhof Weissenbühl vor - wenn diese Linie auf Busbetrieb umgestellt wird -, womit auch hier ein neuer Umsteigeknoten entsteht. Im Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen zur Umsetzung des Tramkonzepts werden in den kommenden Jahren weitere neue bzw. der Ausbau bestehender Umsteigeknoten geprüft werden.

*Zu Punkt 3:*

Der Gemeinderat hat einleitend seine Beurteilung einer S-Bahn- und Tram-Ringlinie ausführlich dargelegt. Er kommt zum Schluss, dass ein solches Vorhaben der Stadt und Region Bern aufgrund der hohen Kosten keinen vertretbaren Nutzen bringen würde.

**Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Dringliche Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 4. Dezember 2013

Der Gemeinderat